

ROMA - ANNO II N. 19 - 11 MAGGIO 1940 - XVIII
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

CRONACHE DELLA GUERRA



ARTIGLIERIA ITALIANA
PRONTI IN BATTERIA!

UNA
LIRA

TUMMINELLI E C. - EDITORI

ANNO II N. 19 - 11 MAGGIO 1940 - XVIII

CRONACHE DELLA GUERRA

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
Roma - Città Universitaria - Tel. 46607

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.360

ABBONAMENTI
Abbonamento annuale: Italia e Colonie L. 45
Abbonamento semestr.: Italia e Colonie L. 24
Abbonamento annuale: Estero . . . L. 130
Abbonamento semestr.: Estero . . . L. 70

Per abbonarsi inviare vaglia o assegni all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

Esce ogni sabato in tutta Italia
COSTA LIRE UNA

TUMMINELLI E C. EDITORI
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

SALUTE

**QUINDICINALE
DELLA VITA SANA**

VI RAGGUAGLIA

SU OGNI PROBLEMA DI
IGIENE, DI MEDICINA
GENERALE, DI EDUCAZIONE
FISICA, DI ALIMENTAZIONE
RAZIONALE

SALUTE

SI RIVOLGE

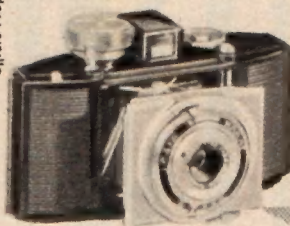
AI GIOVANI CHE STUDIANO
E AGLI UOMINI CHE
LAVORANO, È LA GUIDA
INDISPENSABILE
A TUTTE LE DONNE

SALUTE

*ESCE IL 5 E IL 20
DI OGNI MESE*
Costa lire 2,50

TUMMINELLI & C.
EDITORI - ROMA
CITTÀ UNIVERSITARIA

AGFA-FOTO - Milano
Ufficio Propaganda



FOTOGRAFATE

L'apparecchio a piccolo formato
e di grande precisione.

Formato mm. 24x36. Obiettivo 6,3-4,5-3,5.
Otturatore fino a 1/500 sec.

Fotografia bianco-nero e a colori.
Prezzo da L. 345 a L. 750.

con

KARAT



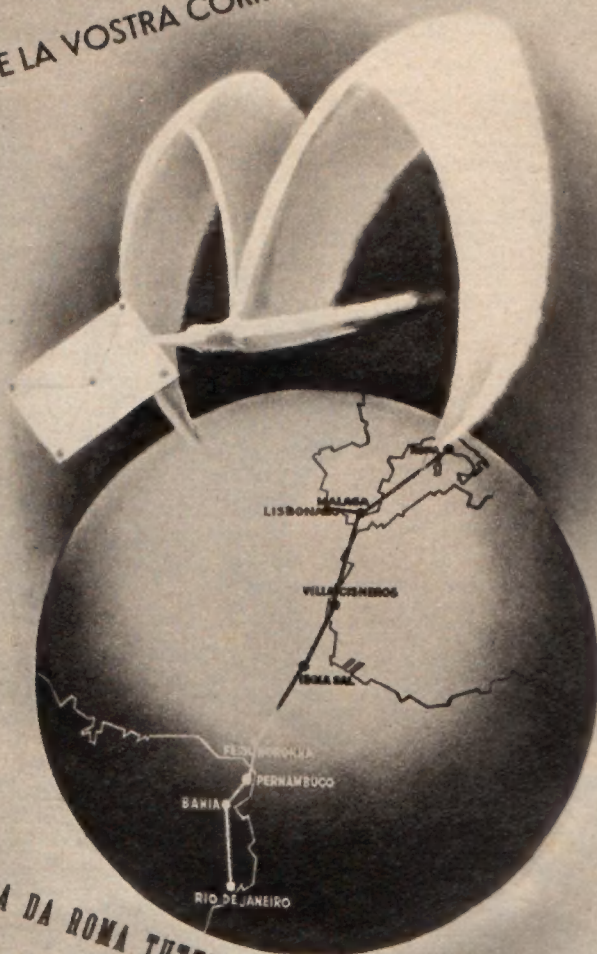
Richiedete listino prezzi A

e saggio gratuito della rivista: "Note Fotografiche"

AGFA-FOTO S.A. Prodotti fotografici

Milano (6-22) - Via General Govone 65

AFFIDATE LA VOSTRA CORRISPONDENZA ALLE



PARTENZA DA ROMA TUTTI I GIOVEDÌ

LINEE AEREE TRANSCONTINENTALI ITALIANE S.A.

ROMA - VIA XX SETTEMBRE



L'occupazione in Norvegia: truppe tedesche nelle vie di Oslo. (Foto R.D.V.)

I POTERI DEI BELLIGERANTI NEI TERRITORI OCCUPATI

Molte interessanti questioni giuridiche solleva l'occupazione di territori da parte dei belligeranti. Nella guerra attuale tale situazione si presenta nella occupazione germanica della Polonia e della Norvegia; differente è invece il caso della Danimarca, la cui occupazione si è svolta con il consenso dello stesso paese e quindi l'occupante viene a trovarsi in condizioni del tutto particolari, pel fatto che sussiste ancora l'autorità dello Stato occupato.

Le norme internazionali relative alla occupazione sono contenute nei regolamenti sulla guerra terrestre, allegati alle convenzioni dell'Aja del 1899 (II) e 1907 (IV), alle quali si ispirano, di regola, le istruzioni interne dei vari Stati. Per quanto riguarda l'Italia, questa materia è riassunta nella legge di guerra e neutralità, che fu approvata dal R. Decreto 8 luglio 1938 n. 1415, la quale la disciplina nel capo III del titolo II.

Una questione pregiudiziale, che ha grande importanza giuridica e che ha dato luogo a notevoli discussioni dottrinali, è quella di determinare quando un territorio possa considerarsi occupato e quindi farsi luogo all'applicazione delle norme relative a tale situazione. Nella guerra, infatti, possono esservi, invasioni, incursioni su un tratto di territorio avversario a scopi strettamente militari, operazioni belliche transitorie, fatti che hanno generalmente un aspetto assai diverso da una occupazione stabile di un territorio nemico, mirante a sottrarlo alla podestà del nemico e impedirgli di servirsene e trarne una qualsivoglia utilità. In tali situazioni sono generalmente

permessi dal diritto internazionale atti di ostilità vera e propria contro le proprietà private nemiche, che invece sono vietati al belligerante quando sussiste l'occupazione militare vera e propria. Ora, questa si considera esistere quando l'autorità del belligerante è di

fatto stabilita sui territori nemici e in condizioni di esercitarsi; è quindi una situazione di fatto che determina la situazione di diritto e l'applicazione delle norme relative.

Un'altra importante questione preliminare è come si eserciterà il potere dello Stato occupante; a tal fine si usa distinguere secondo che l'occupazione rientri nella sfera dei comandi militari o l'estensione dell'occupazione richieda invece l'organizzazione di speciali organi amministrativi, come di fatto avviene oggi in Polonia.

In un caso, come nell'altro, generalmente i poteri dello Stato si svolgono attraverso le autorità militari, che sono, a tal fine, investite di poteri eccezionali, che implicano la facoltà di emanare bandi, che hanno forza di legge e che praticamente sostituiscono, in detti territori, i poteri legislativi; a lato di questo potere eccezionale di bando, si ammette, normalmente, alle autorità militari la facoltà di emanare ordini particolari ed anche ordinanze, al fine di tutelare la difesa militare dei luoghi in stato di guerra. Tali ordinanze sono generalmente limitate a scopi determinati, quali, fra l'altro, il permesso di transito o soggiorno; le segnalazioni diurne o notturne; il possesso di colombe viaggiatori; l'uso di apparecchi telefonici, telegrafici e simili; l'esercizio della pesca etc.

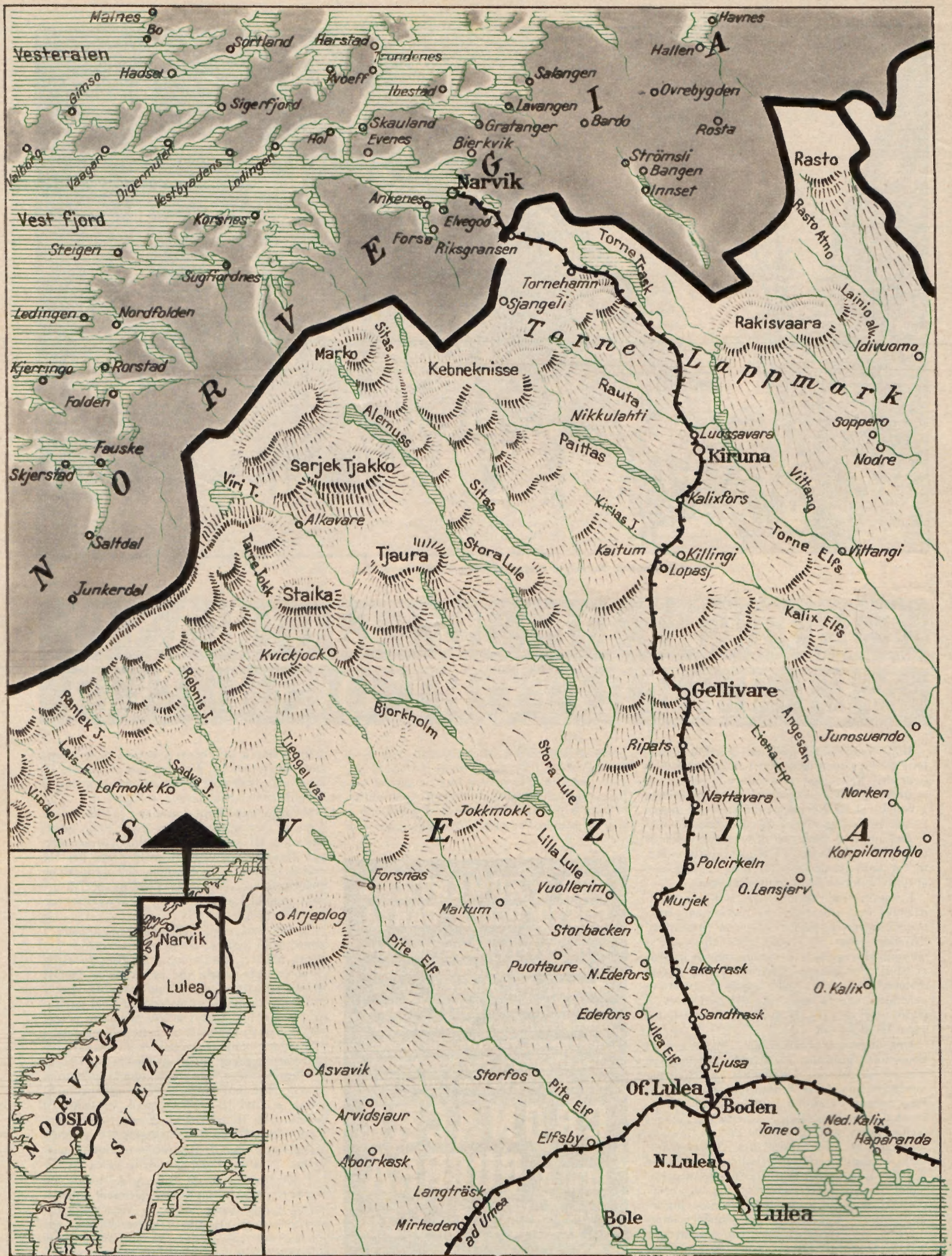
I poteri dell'autorità militare occupante nei territori occupati investono questioni interessanti, normalmente, anche la vita civile dei territori stessi. Il diritto internazionale, pur ammettendo che le autorità militari possono adottare tutti i provvedimenti necessari per ri-

PER L'AUMENTATO COSTO DELLA CARTA

e in genere delle materie prime che concorrono alla stampa dei giornali, le Superiori Gerarchie hanno autorizzato un aumento nel prezzo di vendita dei periodici illustrati. Per conseguenza, dal prossimo numero

CRONACHE DELLA GUERRA

verrà messo
in vendita a **L. 1,20**



Nella Scandinavia: La zona Narvik-Kiruna-Lulea e cioè la zona contesa dei minerali di ferro, sulla quale si esercita la rivalità dei belligeranti. Gli inglesi vogliono ad ogni costo conservare Narvik, perchè attraverso il suo scalo importavano 9000 tonnellate di minerale all'anno. I tedeschi vogliono togliere a loro questa possibilità, mentre si apprestano a compiere i propri rifornimenti dal porto di Lulea nel Golfo di Botnia.



Sull'aeroporto di Stavanger sventola la bandiera dalla croce uncinata
(Foto R.D.V.)



Lunghe colonne di truppe celeri nel paesaggio gelato della Norvegia
(Publifoto)

stabilire ed assicurare l'ordine e la vita pubblica, fissa il criterio generale che, salvo impedimento, devono essere mantenute in vigore le leggi del paese occupato, rispettare l'onore e i diritti di famiglia, la vita degli individui e la proprietà privata, nonché le convinzioni religiose e l'esercizio dei culti.

Le autorità e i funzionari civili dei territori occupati sono, di regola, mantenuti nell'esercizio delle loro funzioni salvo che esigenze politiche, militari e di ordine pubblico ne richiedano la sostituzione. Però l'autorità militare occupante può vietare al personale addetto ai servizi sanitari o che comunque interessino la incolumità pubblica di abbandonare il proprio posto.

Nei territori occupati non si possono costringere i sudditi nemici a partecipare ad azioni di guerra contro il loro paese o ad arruolarsi nelle forze armate dello Stato o prestare servizi attinenti alla guerra, ancorché abbiano già prima servito nell'esercito dell'occupante. E' del pari vietato costringere la popolazione a prestare giuramento di fedeltà allo Stato occupante; però ai funzionari, che continuano a esercitare le loro funzioni, può essere richiesta la dichiarazione di adempierle con lealtà.

I sudditi nemici conservano la loro piena capacità civile e l'esercizio dei loro diritti, salvo limitazioni che fossero eventualmente stabilite da leggi; conservano così anche la capacità processuale attiva e passiva.

Per quanto riguarda la proprietà privata essa non è soggetta a confisca; invece l'occupante diviene amministratore e usufruttuario dei beni immobili e delle aziende esistenti nel territorio occupato e appartenenti a pubbliche amministrazioni nemiche.

Il numerario, i capitoli, i crediti esigibili, i depositi d'armi, i mezzi di trasporto, i magazzini e in generale tutti i beni mobili appartenenti a pubbliche amministrazioni nemiche e atti a servire a scopi di guerra, passano in proprietà dell'occupante e le autorità militari possono anche disporre di ogni specie di armi e di munizioni e di tutti i mezzi di comunicazione e di trasporto, ivi compresi le navi e gli aeromobili appartenenti a privati quando siano utilizzabili a scopi di guerra; è salva però la restituzione o l'eventuale regolamento delle indennità alla conclusione della pace. Sono considerati, di regola, proprietà privata anche i beni degli enti locali, nonché quelli destinati ai culti, alla beneficenza, all'istruzione, alle arti e alle scienze, ancorché appartenenti allo Stato nemico o ad altri enti pubblici nemici.

Le autorità occupanti possono adottare i provvedimenti necessari per impedire e reprimere

qualsiasi appropriazione, distruzione o danneggiamento intenzionale dei beni suddetti, come pure dei monumenti storici o delle opere d'arte o di scienze.

Il diritto convenzionale ammette che possano essere imposte requisizioni di cose e di servizi agli enti locali e agli abitanti, limitatamente però ai bisogni delle forze di occupazione. Le requisizioni devono essere commisurate alle risorse locali e tali che non importino per le popolazioni l'obbligo di partecipare ad operazioni di guerra contro il loro paese. Le indennità relative possono essere corrisposte in contanti o mediante rilascio di buoni, il cui pagamento è eseguito successivamente.

L'autorità occupante, osservando per quanto è possibile le norme locali, può anche ri-



Ad Oslo, dinanzi al palazzo dello Storting, insieme di guardia; un soldato tedesco ed uno norvegese.
(Publifoto)

scuotere nel territorio occupato i tributi stabiliti a favore dello Stato nemico; in tal caso però ha l'obbligo di provvedere alle spese dell'amministrazione del territorio stesso, in misura non superiore a quella cui vi era tenuto lo Stato predetto.

Indipendentemente dalla riscossione dei tributi nel territorio occupato, le autorità occupanti possono prelevare contribuzioni in denaro, a condizione che esse siano destinate soltanto ai bisogni delle forze occupanti o dell'amministrazione del territorio stesso; tali contribuzioni sono ripartite, per quanto è possibile secondo il carico personale, determinato in base al sistema tributario locale, e, di regola, sono fatte in forza di ordini scritti e contro rilascio di ricevute ai contribuenti.

Infine, occorre tener presente che nessuna sanzione collettiva, pecuniaria o d'altra specie, può essere inflitta alle popolazioni a causa di fatti individuali, salvo che esse possano esserne ritenute solidamente responsabili.

Nei riguardi della utilizzazione ed anche confisca dei mezzi di trasporto terrestri, fluviali e lacuali, occorre accertare l'appartenenza allo Stato nemico; per quelli appartenenti a privati di nazionalità nemica, la confisca potrà effettuarsi solo quando essi fossero stati adibiti a pubblico servizio del nemico. Ma può darsi che nel territorio occupato si trovino materiali ferroviari provenienti da territorio neutrale ed appartenenti a neutrali. Se sono riconoscibili come tali, generalmente possono essere requisiti e utilizzati solo in caso di imperiose esigenze e, appena possibile, rinviati nel paese di origine; un compenso è sempre dovuto.

Per quanto riguarda le navi e gli aeromobili si applicano invece le disposizioni del diritto di guerra marittima ed aerea, secondo le quali, qualora non si tratti di mezzi fluviali o lacuali sottoposti al regime dei mezzi terrestri, si ammette la confisca anche della proprietà privata.

Le navi e gli aeromobili che appartenessero a neutrali, possono invece solo essere requisiti, come qualunque altro mezzo di trasporto appartenente a Stato neutrale o a persona neutrale.

Nella pratica queste situazioni, alle quali abbiamo accennato, sollevano altri moltissimi gravi problemi, tra i quali di notevole importanza quelli riferentisi all'esercizio dei poteri giudiziari, alla circolazione della valuta, alla applicazione delle leggi dell'occupante etc., problemi sui quali non vi sono ancora norme internazionali ben determinate.

ROBERTO SANDIFORD



Una impressionante convocazione a Berlino. Il ministro degli esteri germanico Von Ribbentrop esibisce ai diplomatici e ai giornalisti i documenti della volontà alleata di occupare la Norvegia. (Publifoto)

CONFESSIONI E DIVERSIVI

La leggenda greca favoleggiò del poeta Stesicoro che, avendo malmenato la memoria fatale della bella Elena, fu colpito da cecità e non poté recuperare la vista se non a patto di recitare una « palinodia », in cui purgava la figura di Elena da tutti i vituperi con cui l'aveva precedentemente ricoperta. Gli uomini politici non dovrebbero aver mai bisogno di intonare palinodie, perchè, per definizione e nell'interesse dei loro amministratori, non dovrebbero mai e poi mai essere o divenire ciechi. Eppure con quale altro nome battezzare, se non con quello di « palinodia », il discorso pronunciato da Chamberlain il 2 maggio al cospetto di una Camera dei Comuni ostilmente inquieta, se non proprio allibita ed esterrefatta?

Meno di una settimana prima il Ministro von Ribbentrop, presentando il quarto *Libro Bianco* germanico al Corpo Diplomatico e alla Stampa, aveva largamente documentato la premeditata volontà alleata di occupare la Norvegia. La stampa di Londra e di Parigi si erano affrettate ad opporre alla denuncia berlinese, corredata da larghe pezze di appoggio, sommarie smentite. Ora Chamberlain confessa: « Circa un mese fa era stato deciso di tenere pronti contingenti militari per l'occupazione di alcuni porti occidentali della Norvegia, da farsi non appena fosse giunta notizia di una aggressione da parte della Germania contro quel paese ». In termini giudiziari, questo, se non c'inganniamo, si chiama « avere il reo confesso ».

Ribbentrop aveva detto che la posa delle mine, fissata per l'8 aprile, doveva, nei piani alleati, coprire e proteggere lo sbarco di truppe franco-inglesi in Norvegia e che solamente la fulmineità dell'azione germanica aveva prevenuto il colpo, raggiungendo in alto mare i trasporti britannici. Chamberlain, con adorabile candore d'ingenuità, rileva che la contemporaneità della posa delle mine alleate con l'azione germanica, costituiti « una curiosa coincidenza ». Infine, dopo aver irriso in precedenti sermoni all'azione germanica in Norvegia come ad un

La palinodia di Chamberlain - Posizioni rovesciate - Le « precauzioni » della marina britannica - La flotta inglese nel Mediterraneo - I Balcani e la Turchia

irreparabile fallo, Chamberlain confessa ora la rinuncia alleata alla conquista di Trondhyem e fa balenare, agli occhi sbarrati della Camera dei Comuni, l'eventualità « di una qualche fulminea incursione in territorio britannico ».

Non meno « palinodici » del Primo Ministro britannico si sono mostrati i suoi colleghi più in vista. Sir John Simon, Cancelliere dello Scacchiere, quello dei bilanci « colossali » di guerra, parlando (4 maggio) ad una riunione del Partito nazionale liberale alla Caxton Hall, ha tessuto il panegirico « della enorme potenza della macchina di guerra che la Germania ha saputo costruire e perfezionare in questi ultimi anni » e « dell'efficiente impiego che sa farne ». E ha concluso ammonendo: « Noi abbiamo di fronte un avversario il quale dispone di una forza enorme organizzata e sviluppata al massimo grado per la lotta ».

Erano proprio necessari i rovesci norvegesi per saperlo? Senza dubbio, la lezione è di tale irresistibile evidenza da far spalancare gli occhi più serrati. Con gli ultimi eventi militari, quel Nord scandinavo, che nei piani alleati avrebbe dovuto costituire una formidabile piattaforma di attacco contro il fianco destro germanico, è divenuto la più avanzata e solida pedana di balzo della Germania contro l'Inghilterra.

Churchill ha forse ripetuto in proporzioni meno cruento, ma con conseguenze materiali e morali infinitamente più gravi, il non dimenticato errore dei Dardanelli? E il tentato blocco al ferro di Kiruna si ridurrebbe in pratica, per parlare grossolanamente, ma graficamente, al-

all'avventura dei pifferi di montagna? Sta di fatto che gli inglesi e non i tedeschi, si vedono ora ad un tratto tagliati via tutti i rifornimenti danesi, norvegesi e svedesi: quei rifornimenti, specialmente alimentari, che sono così cari alle ben fornite mense britanniche use ai cinque pasti. Con questo in più e peggio, che quanto ormai la Gran Bretagna non riceverà dalla Scandinavia andrà proprio, di filato, a provvedere la Germania.

Di fronte a così squallido e radicale rovesciamento di parti; al cospetto di tante fosche previsioni delineatesi sul fronte navale ed economico nordico; è comprensibile, saremmo quasi tentati di dire, è umano, che l'Inghilterra, colpita nel suo prestigio come nella sua efficienza, cerchi diversivi. Diciamo diversivi: e di nuovo saremmo tentati di adoperare un altro vocabolo, quello di « rappresaglie », che pretenderebbero in qualche modo di assumere parvenza, se non valore, di compenso. Il diversivo destinato a far più vasta figura non poteva non ripiegare sul Mediterraneo, vale a dire non poteva fare a meno di prender di petto la non belligeranza italiana.

Una nota dell'Ufficio Stampa del « Foreign Office », annunciava la vigilia del discorso Chamberlain: « Si apprende dai circoli autorevoli che le dichiarazioni di italiani in posizioni responsabili e l'atteggiamento della stampa italiana sono stati recentemente di un carattere tale da rendere necessario al Governo britannico di prendere alcune precauzioni nei riguardi della navigazione mercantile inglese che transiterebbe normalmente attraverso il Mediterraneo. Il Governo inglese non intende però mantenere queste misure precauzionali più a lungo di quanto non sia necessario, e spera che le circostanze ne permetteranno l'abrogazione in un prossimo futuro ». Invece dell'abrogazione delle « precauzioni » imposte alla marina mercantile britannica dal suo Governo di Londra, è venuto lo spiegamento delle forze franco-inglesi nel Mediterraneo, annunciato già ufficial-

mente da Chamberlain alla Camera dei Comuni.

Olimpica e imperturbata è stata la serenità con cui hanno riguardato l'evento la stampa e l'opinione pubblica in Italia. Si è naturalmente ricordato, *per transeuntum*, un altro non lontano spiegamento navale britannico, nelle acque del Mediterraneo, effettuato durante quel 1935 che vide l'inizio bene auspicante della nostra conquista etiopica. E, pur non volendo approfondire i disegni ispiranti la decisione solidale dell'Inghilterra e della Francia per il rafforzamento della loro flotta di guerra nel Mediterraneo, non si è esitato un istante a prendere un atteggiamento di decisa risposta ad ogni eventuale offensiva, atteggiamento volto all'energica protezione dei legittimi interessi italiani e all'intrepida difesa della visione che l'Italia ha dei più alti interessi europei.

Oltre Atlantico, gli occhi e le labbra fuori della mischia sono molto più cautelati; e, dopo i colloqui alla Casa Bianca del Presidente americano con l'ambasciatore italiano e quelli di Roma dell'ambasciatore americano con Mussolini, si è fatto ufficialmente sapere che nulla è intervenuto e nulla è preveduto, per ora, che faccia giudicare il Mediterraneo « non consigliabile » alla navigazione americana. Ma le risorse degli Alleati, in materia di diversivi, sono abbondanti e se le provocazioni alla prudenza italiana son ricevute con tempestiva freddezza, c'è forse da pescar meglio nel vicino Oriente, e più in là.

Londra agirebbe sulla Turchia per spingerla a lavorare in favore della creazione di due va-

sti gruppi, a sè infeudati, nel vicino Oriente e nei Balcani. Il primo di questi gruppi sarebbe costituito mercè un'alleanza militare tra gli Stati musulmani del Mediterraneo orientale e del retroterra. Il secondo, ben più importante, mirerebbe alla stipulazione di una vera e propria alleanza militare tra la Turchia, la Grecia, la Bulgaria, la Jugoslavia, la Romania e l'Ungheria. La novella di questo vasto complotto, diciamo così, politico-diplomatico, è data da un giornale londinese.

Il piano risponderebbe a quello che è l'evidente bisogno britannico di allargare il conflitto. Ed è intuitivo che, in un piano di questo genere, la Turchia viene automaticamente ad assumere la funzione di anello di congiunzione fra gli Alleati e quei Paesi Balcanici, come la Jugoslavia, che non hanno accettato le famose garanzie delle Potenze Occidentali nè sono legate ad esse da impegni di trattati. Quanto tutto ciò abbia sapore di romanzo, anche se vagheggiato da qualche sovraeccitata fantasia d'oltre Manica, può desumersi dalle parole con cui il Ministro degli Esteri ungherese, conte Csaky, si è spiegato al Senato di Budapest, circa i rapporti con la Slovacchia recentemente turbati dalla questione della minoranza magiara. « E' inutile » egli ha detto, « che personalità officiose o ufficiali tentino continuamente di giuocare contro di noi la carta della Germania protettrice della Slovacchia, poichè noi abbiamo piena fiducia nella solidità dell'amicizia ungaro-tedesca e negli elementi concreti sui quali tale amicizia si basa ».

Se i Balcani recalcitrano c'è, per l'Inghilterra, speranza di addomesticare la Russia? Si era tentato, da parte alleata, di accreditare la voce che i rapporti fra la Russia e la Germania avessero subito in malo modo il contraccolpo dell'azione scandinava, e che Mosca avesse comunicato a Berlino di considerare un'azione della Germania in Svezia come un gesto non amichevole. La Radio di Mosca ha smentito la voce, aggiungendo che « in conformità del Patto di non aggressione tra Germania e Russia, uno scambio d'informazioni ha avuto luogo sul problema della neutralità della Svezia, accertandosi così che i due Governi sono solidalmente interessati al mantenimento della neutralità svedese ».

Non potendo altro, Londra aveva tentato di giungere a favorevoli accordi commerciali con l'U.R.S.S., sempre in vista del suo blocco anti-germanico. La Russia (1 maggio) ha fatto sapere a Londra che non può accettare di discutere il suo diritto di esportare prodotti russi in qualsiasi Paese col quale essa mantiene relazioni commerciali. Essa è disposta ad impegnarsi a destinare ad esclusivo uso interno le merci importate, ma non è in alcun modo disposta a impegnarsi a non esportare in Germania le merci proprie, anche se queste sono, per quantità e qualità, uguali a quelle importate dall'Inghilterra in Russia. In fatto di casistica, bisogna proprio convenire, non si poteva andare più lontani di così.



I nuovi vice capi dello Stato Maggiore britannico. Generale Sir John G. Dill per la Guerra; Vice Ammiraglio Tom S. V. Phillips per la Marina; Maresciallo dell'Aria R. E. C. Peirce per l'Aeronautica. (Foto Bruni)



L'avanzata tedesca in Norvegia: truppe alpine in pattuglie isolate (Foto R. D. V.)

L'INSUCCESSO DELLA CONTROAZIONE ANGLO-FRANCESE IN NORVEGIA

Nell'ultima di queste nostre note settimanali dicevamo che la situazione generale in Norvegia, qual'era venuta a determinarsi dopo la rapida avanzata delle colonne motorizzate e corazzate tedesche lungo le valli che solcano longitudinalmente il territorio norvegese, lasciava prevedere, con ogni probabilità, una battaglia risolutiva nella depressione di Trondhjem.

Invece, non appena le prime truppe tedesche che avevano risalito il Gubrandal, furono apparse davanti a Dombaas ed alla ferrovia Dombaas-Støren, che rappresentava la linea frontale più avanzata delle forze alleate, queste rupero il contatto con l'avversario, dirigendosi verso Andalsnes e le altre località marittime, dov'erano pochi giorni prima sbarcate, e dove grossi trasporti erano ad attenderle, sotto la protezione di unità della marina da guerra.

Cos'era accaduto?... Cerchiamo, in base agli elementi di cui oggi si dispone di ricostruire, nel modo più verosimile, gli avvenimenti. Dopo che i tedeschi, con un'audacia che, sotto certi aspetti, rasentava la temerità, furono sbarcati in Norvegia, in Inghilterra i dirigenti politici e militari — o, almeno, taluni di essi, come Churchill, Eden, Ironside — avevano pensato subito ad una riscossa, tanto più che, come il Primo Ministro Chamberlain ha poi confessato alla Camera dei Comuni, fin dal primo aprile un Corpo di spedizione era pronto per essere inviato in Scandinavia oppure dove se ne fosse manifestata la necessità. Lo Stato Maggiore francese, però, per bocca dei suoi più autorevoli rappresentanti, e cioè i generali Gamelin, Georges e Vuillemin, non mancò di dichiarare che l'impresa era da considerarsi estremamente rischiosa e quasi certamente condannata all'insuccesso, quando la marina inglese non fosse

riuscita ad assicurarsi il pieno dominio del mare e ad impedire, nello Skagerrak, qualsiasi movimento di convogli tedeschi tra la Danimarca ed Oslo; condizione che, com'è noto era lungi dal verificarsi. Tuttavia l'impresa fu compiuta, e sono note le difficoltà cui essa si trovò di fronte fin dai primi giorni.

Il Comando tedesco, intanto seguitava a far affluire in Norvegia truppe e materiali con un ritmo molto più intenso di quello che potevano seguire gli Alleati e la crisi inevitabile, si andò rapidamente aggravando, man mano che le truppe tedesche avanzavano minacciose da sud; tanto che il giovedì 25, Chamberlain ritenne opportuno convocare il Consiglio Supremo interalleato di guerra, per l'esame della situazione.

Su proposta, pare, del Presidente del Consiglio francese Reynaud e di Churchill fu esaminata la possibilità di modificare la situazione in Norvegia, con un colpo di forza contro Trondhjem, facendovi eseguire, cioè, uno sbarco in massa, sotto la protezione delle forze navali ed aeree. Ma a questo progetto opposero parere negativo sia l'Ammiragliato britannico, sia il Ministero dell'aria inglese: il primo, perchè risultava che sulla costa norvegese erano postate già delle batterie di grosso calibro, le quali avrebbero aggiunto le loro offese a quelle degli aeroplani tedeschi; il secondo, perchè le forze aeree alleate erano nei cieli della Norvegia in condizioni di assoluta inferiorità. Gli undici bombardamenti in grande stile, eseguiti contro l'aerodromo norvegese di Stavangen ed i cinque contro quello danese di Aalborg, se avevano potuto infliggere dei danni al nemico, non avevano però conseguito i risultati che si speravano; la mancanza di basi aeree britan-

niche in Norvegia e l'impossibilità constatata di distruggere o paralizzare quelle avversarie determinavano una situazione di insormontabile difficoltà. Il Ministro dell'Aria britannico soggiungeva che lo sforzo al quale da vari giorni la «Royal Air Force» si sobbarcava, attraversando continuamente, in grosse formazioni, il Mare del Nord, per raggiungere il territorio norvegese, sottoponeva motori ed uomini ad un logorio intenso, che non avrebbe potuto essere continuato a lungo, senza compromettere la efficienza dell'aviazione britannica.

Quanto allo Stato Maggiore francese, la sua opinione era già nota; il generale Gamelin si sarebbe limitato, quindi a sconsigliare dal tentare altre avventure, ed avrebbe soggiunto, a quanto è stato riferito, che egli personalmente, era contrario all'invio in Norvegia anche di un solo altro soldato francese e suggeriva, anzi, di far immediatamente studiare anche il ritiro del contingente sbarcato a Namsos.

Fu allora, che Chamberlain propose il pronto rimbarco delle truppe sbarcate a Romsdal; egli avrebbe ricordato anche gli inutili sacrifici sostenuti nell'altra guerra per essersi voluti ostinare nelle imprese di Gallipoli e di Kut-el-Amar, soggiungendo che di fronte al numero limitatissimo di perdite finora registrate sul fronte principale del Reno, l'opinione pubblica inglese avrebbe mal sopportato ingenti perdite di vite umane in uno scacchiere secondario, a meno che non fossero giustificate da un risultato strategico importante.

Il ritiro delle truppe, così, fu deciso.

* * *

Che cosa accadeva intanto, sulla fronte norvegese? Le due colonne principali tedesche, che risalivano le due vallate del Gubrandal e del-



Nessun ritardo all'avanzata. Oltre l'impervio passo di Krikne verso Støren (Foto R.D.V.)

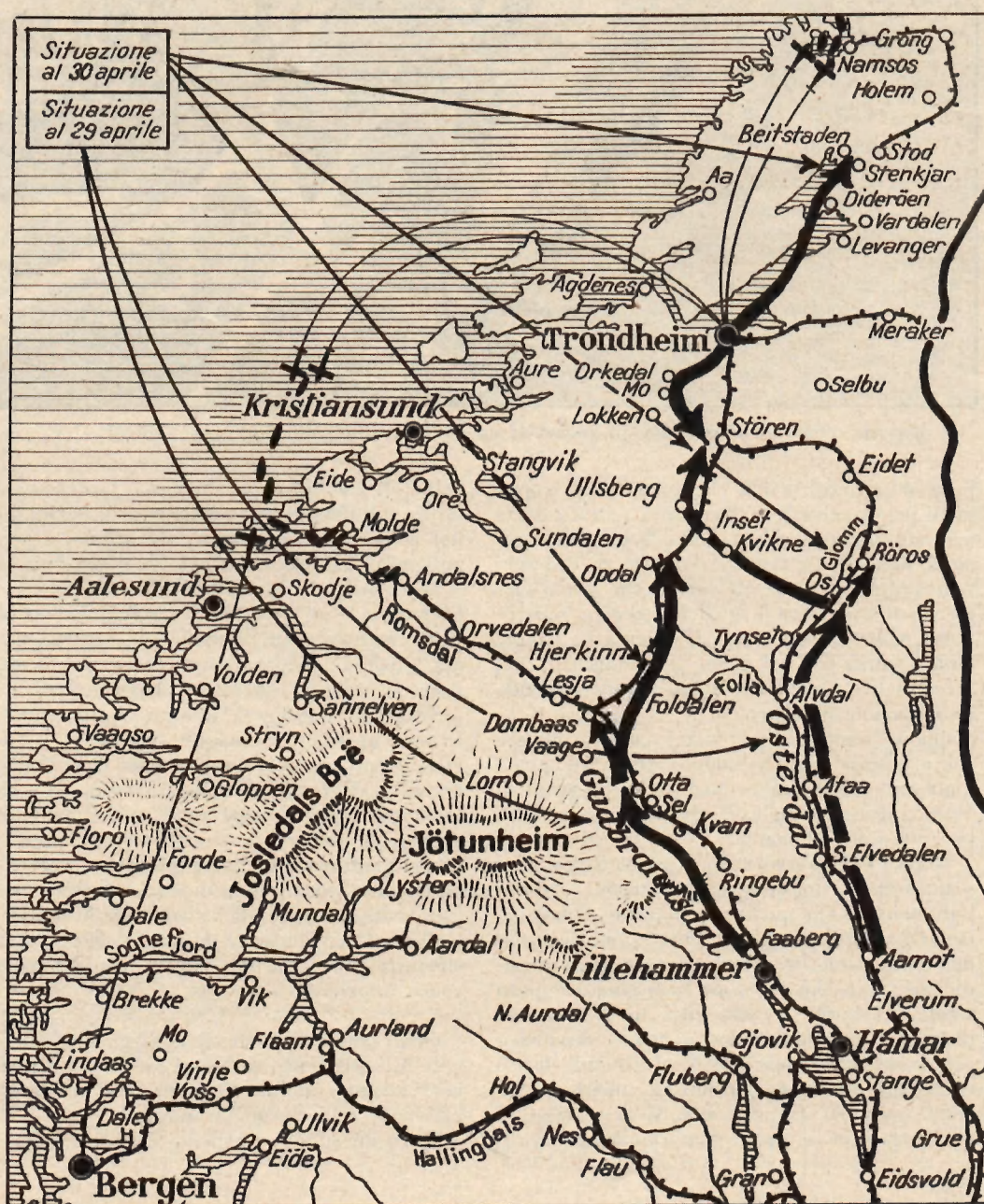
L'Osterdal, rotte le ultime resistenze che nella prima valle truppe inglesi avevano cercato di opporre tra Kvam ed Otta, e nella seconda truppe norvegesi davanti a Røros, avanzavano rapidamente, per sboccare al più presto nella zona tenuta dalle truppe alleate; intanto, anche le truppe tedesche di Trondhjem e di Steinjack si mettevano in movimento così da minacciare di avvolgimento i contingenti alleati schierati fra Dombaas e Støren.

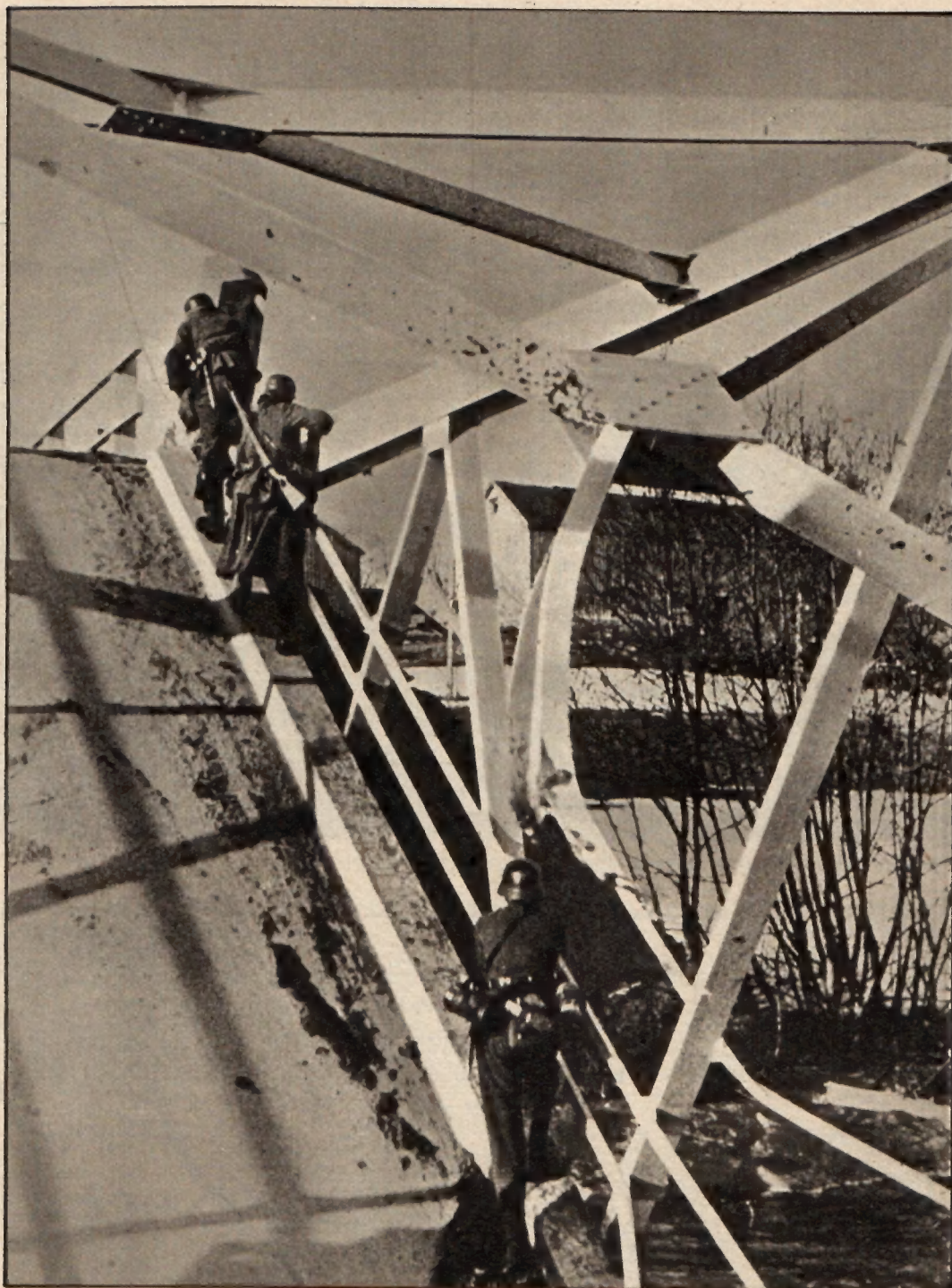
Nella giornata del 30 aprile, quindi, le due colonne, nelle quali si era scissa la colonna dell'Osterdal — l'una, che, scavalcato il colle di Kvikne, puntava su Ulsberg, sita sulla ferrovia di Trondhjem, e l'altra, che per la valle del Folla si dirigeva verso l'altra importante località di Kierkinn — acceleravano al massimo i tempi di marcia. Simultaneamente, le truppe di Trondhjem, scese dall'Orkdal, lungo il corso della Driva, procedevano verso la ferrovia, ed in punto imprecisato di questa, tra Støren e Berkak poco prima del mezzogiorno del 30 avveniva il congiungimento tra i soldati di Oslo e quelli di Trondhjem, che divisi fino a pochi giorni prima da oltre 500 chilometri di valli, di monti, di fiumi, si davano ora la mano, per tendere insieme alla vittoria.

La ferrovia Dombaas-Støren veniva rapidamente tagliata in più punti; l'importante centro stradale e ferroviario di Opdal cadeva in mano dei Tedeschi; il contingente britannico di Ulsberg aveva le sue comunicazioni interrotte; le truppe di Støren erano costrette ad abbandonare le loro posizioni; il nodo stesso di Dombaas, finalmente, ch'era considerato come la chiave strategica dello schieramento alleato, alla sera del 30 era occupato, anch'esso, dalle truppe germaniche.

Era evidente che il grosso delle truppe alleate era stato già ritirato dalla linea ed avviato ai

Le due giornate decisive nella Norvegia centro meridionale. La pressione germanica sulle valli dell'Osterdal e del Gubransdal e il congiungimento di Støren, che portavano al rimbarco dei contingenti alleati sotto il carosello degli aerei tedeschi da bombardamento.





Reparto d'assalto tedesco fra gli avanzi di un ponte distrutto dai norvegesi (Foto R. D. V.)

porti d'imbarco, prima che fosse stato troppo tardi per sganciarle dalla stretta tedesca e far loro riprendere il mare, sotto la duplice pressione nemica; da terra e dall'aria. I Tedeschi non avevano, ormai, di fronte che pochi elementi di copertura e qualche piccolo reparto norvegese, che cercavano di rallentarne l'avanzata, mentre che nel porto di Andalsnes e nei piccoli porti circconvicini si andavano svolgendo le operazioni d'imbarco.

Queste sembra che si siano potute compiere senza perdite gravi di uomini, anche se appaia alquanto inverosimile quanto ha asserito il Primo Ministro inglese: che non si sia, cioè, perduto « un sol uomo ».

Dopo lo sgombero della zona di Romsdal, è venuto quello del settore di Namsos. Si è dovuto pensare che quella occupazione, debole ed isolata, a nord, non avesse più ragione di essere mantenuta dopo lo sgombero del settore meridionale, tanto più che dopo la distruzione quasi totale del porto e della città di Namsos ad opera dell'aviazione tedesca, non si disponeva più di una base conveniente; fu quindi deciso di ritirare anch'essa. I primi ad imbarcarsi furono i reparti francesi che si trovavano in quella zona, e le operazioni cominciarono al-

l'alba di mercoledì 1° maggio. L'imbarco si svolse ordinatamente: prima le artiglierie; poi, nel pomeriggio, la truppa; da ultimo, i pezzi antiaerei. A notte, i convogli levarono l'ancora.

Il giovedì, fu la volta degli Inglesi, ma le operazioni d'imbarco, questa volta, furono più volte disturbate ed interrotte da incursioni di aerei tedeschi, tanto che sembra vi siano stati parecchi soldati dispersi e rimasti a terra.

Scaglioni norvegesi, intanto, seguivano a battersi attorno a Steinkjar; ma quando si sono visti abbandonati al loro destino dalle truppe franco-inglesi, altro non hanno potuto fare che deporre le armi. E dappertutto, anche negli altri settori, le superstiti resistenze norvegesi si vanno man mano spegnendo; è stata, anzi, annunciata la conclusione di un armistizio tra il Comando norvegese della zona di Trondlag e quello tedesco, anche se da Londra si sia voluto smentire ufficialmente tale armistizio come « non autorizzato ».

* * *

Quali potranno essere le conseguenze dell'insuccesso britannico in Norvegia? Senza dubbio, esse saranno molto rilevanti, così nel campo materiale come in quello morale.

Sotto quest'ultimo aspetto, è evidente che il

fallimento dell'impresa, alla quale senza una preparazione adeguata si erano avventurati i dirigenti inglesi, non potrà non nuocere al prestigio dell'Inghilterra, così all'interno, come presso gli alleati ed i neutri. Non avevano, forse, proclamato il Primo Ministro inglese e Churchill che con lo sbarco in Norvegia Hitler aveva commesso il più grave degli errori? Si è visto, invece, adesso, che l'errore è stato commesso proprio dall'altra parte, tanto che solo due settimane dopo si è dovuto tornare indietro.

Quanto alle perdite materiali anche a voler prescindere da quelle di uomini e di armi, sta di fatto che la Norvegia centrale e meridionale deve, ora, considerarsi in assoluto possesso della Germania, la quale viene, così, a disporre di maggiori e più ravvicinate possibilità di offesa contro la costa britannica. In un articolo pubblicato in questi giorni dalla stampa belga ed olandese, l'ex Ministro della Guerra inglese Hore Belisha ammonisce: « La Norvegia è una pistola puntata contro il cuore dell'Inghilterra. All'Inghilterra vegliare perché questa arma che la minaccia non possa funzionare! ». Ed il compito non sarà, certamente, facile.

Rimane ancora in possesso delle truppe inglesi la parte più settentrionale della Norvegia, donde esse tentano da più giorni di stringere sempre più da presso e ridurre all'impotenza il piccolo presidio tedesco asserragliatosi in Narvik e sulle alture adiacenti. Sembra, anzi, che numerosi contingenti norvegesi ed alcuni battaglioni di cacciatori francesi, sgomberati da Namsos, siano stati diretti verso Tromsø, per rafforzare l'occupazione di quella base e per proteggere, anche, la Corte norvegese, che vi si sarebbe rifugiata.

Ma in pari tempo, le truppe tedesche, dopo aver occupato Namsos, Grong e Røros, proseguono rapidamente la marcia verso il nord; già avanguardie di qualche entità postesi in marcia verso Maioesen (la base più meridionale che risulterebbe occupata da truppe inglesi e che è collegata a Grong con una ferrovia, dello sviluppo di circa 200 chilometri, ed una buona strada provinciale) sarebbero state segnalate nei pressi di Mo, in fondo al fiordo di Rana. Se così fosse, già una buona metà della distanza da Namsos a Narvik sarebbe stata superata, con una marcia così regolare e rapida, da far perfino indurre, in alcuni circoli stranieri, che i tedeschi abbiano lanciato numerosi reparti di paracadutisti, col compito di preparare la strada per le sopravvenienti colonne motorizzate.

Una resistenza, con ogni probabilità considerevole, truppe tedesche che risalissero verso nord incontrerebbero nella stretta di Bodo, che dista altri 200 km. circa da Maioesen. E se gli Inglesi intendono rimanere a Narvik per essere a portata del ferro svedese è necessario che a Bodo e, fors'anche più a sud, si organizzino a difesa in maniera ben diversa da quello che fecero ad Andalsnes ed a Namsos; altrimenti, vi potrebbe esser serio rischio che il valoroso comandante del presidio tedesco di Narvik, generale Diet, riceva la stretta di mano dal generale von Falkenhorst.

Ed un altro pericolo, ancora più grave, potrebbe affacciarsi per l'Inghilterra: quello, cui ha accennato il suo Primo Ministro stesso, di un possibile attacco diretto e di uno sbarco avversario, addirittura, sul territorio inglese. Tutto ciò sarebbe potuto sembrare, ancora fino a qualche mese fa, una fantasia da romanzo alla Wells. Ma oggi, dopo gli avvenimenti in Norvegia ed il dramma navale svoltosi nel pomeriggio del 3 maggio davanti a Namsos, dobbiamo proprio credere che anche le fantasie più avventate di ieri non possano diventare la realtà di domani?

AMEDEO TOSTI



In rotta per la Norvegia. Soldati inglesi del corpo di spedizione in riposo sui ponti delle navi. (Publifoto)

BILANCIO NAVALE DELLE OPERAZIONI IN NORVEGIA

Potente e perfetta concezione offensiva dei tedeschi

Passato il primo, breve e movimentato periodo dello sbarco tedesco in Norvegia e della reazione navale anglo-francese ad esso immediatamente seguito, non si sono più ripetuti quei vivaci combattimenti navali ed aereo-navali che avevano caratterizzato la fase iniziale dell'operazione. L'attività delle marine opposte è peraltro continuata instancabilmente anche nelle settimane successive; conservando, per la particolare posizione geografica del teatro operativo scandinavo, quel carattere di fattore fondamentale, per non dire predominante, che essa aveva assunto sin dall'inizio. Così, la potente e perfettamente concepita offensiva dell'esercito tedesco nella Norvegia meridionale, conclusasi nel giro di venti giorni con la sicura occupazione di tutto il territorio a sud di Trondhjem, si è potuta svolgere con regolarità cronometrica e risultati imponenti solo perchè le truppe in azione furono sempre regolarmente accresciute e costantemente alimentate attraverso il mare di tutto quanto era loro necessario.

Sono state citate dalle varie fonti cifre assai differenti sulla entità dei contingenti tedeschi sbarcati in Norvegia entro la fine di aprile. Si è giunti fino ad affermare che essi ammontavano ad oltre duecentomila uomini, il che è forse un poco esagerato; si tratta però, ad ogni modo, di un corpo di spedizione di entità notevole, dotato in quantità di carri d'assalto, di artiglieria pesante e leggera, abbondantemente fornito di munizioni, di combustibili, di viveri e di tutto l'immenso treno logistico indispensabile ad un esercito moderno. E qualora si raffronti questo complesso e pesante organismo bellico con le scarse schiere delle forze da sbarco che misero piede sul suolo norvegese all'alba del 9 aprile;

quando si pensi che tutti gli uomini e tutto il materiale accumulato dalla Germania in Norvegia sono stati trasportati via mare — a parte piccoli contingenti trasferiti in aereo in casi di particolare urgenza e necessità — malgrado il rabbioso ed ostinato contrasto inglese, nel breve tratto di tempo di soli venti giorni; sarà facile formarsi un'idea sia pure approssimativa dell'enorme sforzo compiuto nel secondo tempo operativo dalla giovane marina del terzo Reich, che aveva già fornito una stupefacente prova di ardimento e di efficienza bellica qualche giorno prima, nel condurre in maniera magistrale le operazioni iniziali di sbarco.

I piani adottati dallo stato maggiore navale tedesco per assicurare un così ingente trasporto di uomini e di materiali attraverso il mare, appaiono alla luce dei fatti impostati ad un senso di realismo e ad un ardimento concettuale veramente ammirevoli; mentre l'esecuzione da parte dei Comandi e delle unità dipendenti è stata condotta con decisione, elevato spirito di sacrificio e pronta adattabilità al mutare delle circostanze.

La prima operazione eseguita dalla marina tedesca per assicurare le comunicazioni con la Scandinavia è stata quella di minare l'accesso allo Skagerrak, fra capo Skagen in Danimarca e Kristiansund in Norvegia. Sbarramento di non grande lunghezza, ma probabilmente alquanto esteso in profondità e densamente minato; di elevata efficienza, quindi, non solo contro le navi di superficie, ma anche nei riguardi dei sommergibili. Sbarramento, però, da difendersi contro le incursioni dell'avversario, da ripristinare in efficienza dopo ogni azione offensiva delle forze leggere nemiche, e da integrare nella sua efficacia protettiva con i mezzi navali ed aerei necessari per completare la capacità passiva di interdizione caratteristica dei campi minati.

All'interno dello sbarramento, nello Ska-

gerrak e nel Kattegat, altre unità sottili e speciali, dotate delle più moderne apparecchiature per l'ascoltazione subacquea e coadunate da aerei, furono costantemente in azione contro i sommergibili inglesi che riuscivano a superare lo sbarramento; e con così frequente e vigilante attività che molto spesso gli abitanti e i pescatori della costa occidentale svedese scambiarono in buona fede per furiosi combattimenti col cannone fra unità di superficie i fragorosi scoppi delle bombe di profondità lanciate dalle navi tedesche contro i sommergibili inglesi.

La storia dei singoli combattimenti, delle estenuanti crociere, di tutti gli atti di ardimento e di sacrificio compiuti dalle piccole navi tedesche, su cui pesò per venti giorni la difesa del delicato settore, sarà scritta nel futuro, e sarà certamente una pagina molto bella all'attivo della marina nazista. Ora come ora, non si può conoscerne altro che il risultato conclusivo; ed esso è quanto mai lusinghiero. Dietro il fragile e vulnerabile schermo dei campi minati e delle unità leggere tedesche l'enorme traffico dei piroscafi che trasportarono in Norvegia l'intero corpo di spedizione del Generale Falkenhorst, si è svolto con perfetta regolarità — prima a mezzo di convogli scortati e poi per navi singole — con perdite del tutto limitate; la flotta subacquea inglese, per contro, veniva duramente provata nell'infruttuoso tentativo di contrasto. Secondo i bollettini ufficiali tedeschi, solo qualche piroscafo germanico fu affondato, mentre gli inglesi avevano perso alla fine di aprile ben diciassette sommergibili. Ma anche a voler considerare le sole cifre di fonte britannica, il bilancio è del tutto a favore della Germania; l'agenzia *Reuter*, infatti, precisava che dall'8 a tutto il 29 aprile erano stati affondati 28 trasporti tedeschi adibiti al traffico con la Norvegia, ed il signor Chamberlain, nel suo discorso del

LE MINE MAGNETICHE



Heinkel 115, l'apparecchio che i tedeschi preferiscono per disseminare le mine

La mina è efficace soltanto in acque poco profonde in quanto l'effetto magnetico determinato dalle masse metalliche di una nave, si attenua con l'aumentare della profondità



Come il paracadute si libera dalla custodia appena le due sezioni di esso si siano staccate



MODO DI LANCIARE LE MINE

Heinkel "HE 115"



Mina in caduta



Paracadute che regge la mina fino al contatto col mare

Parti staccate della custodia del paracadute

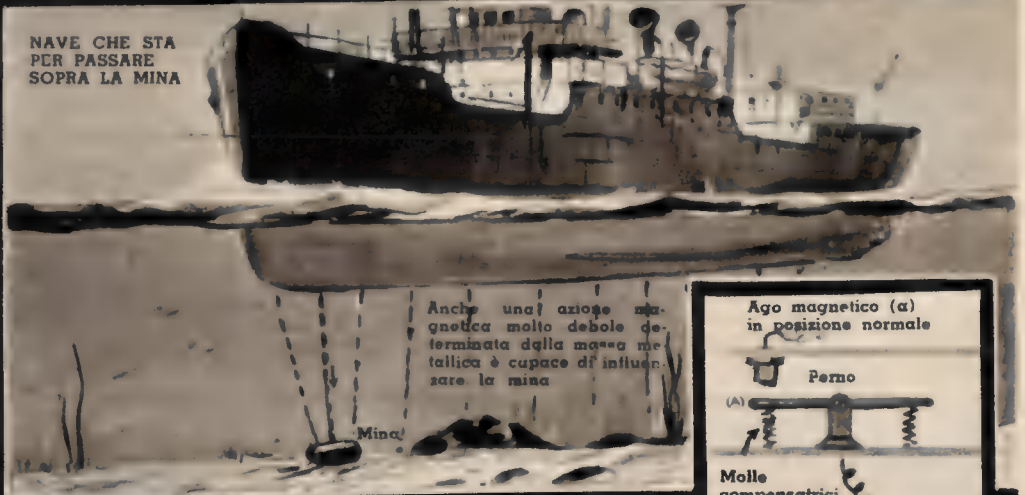
Il paracadute sul mare

Livello del mare

Mina staccata dal paracadute avviata verso il fondo

Mina pronta all'uso sul fondo marino

NAVE CHE STA PER PASSARE SOPRA LA MINA



Ago magnetico (a) in posizione normale



Come al passaggio di una nave su una mina si determina l'attrazione dell'ago magnetico che determinando un contatto chiude il circuito e provoca l'esplosione

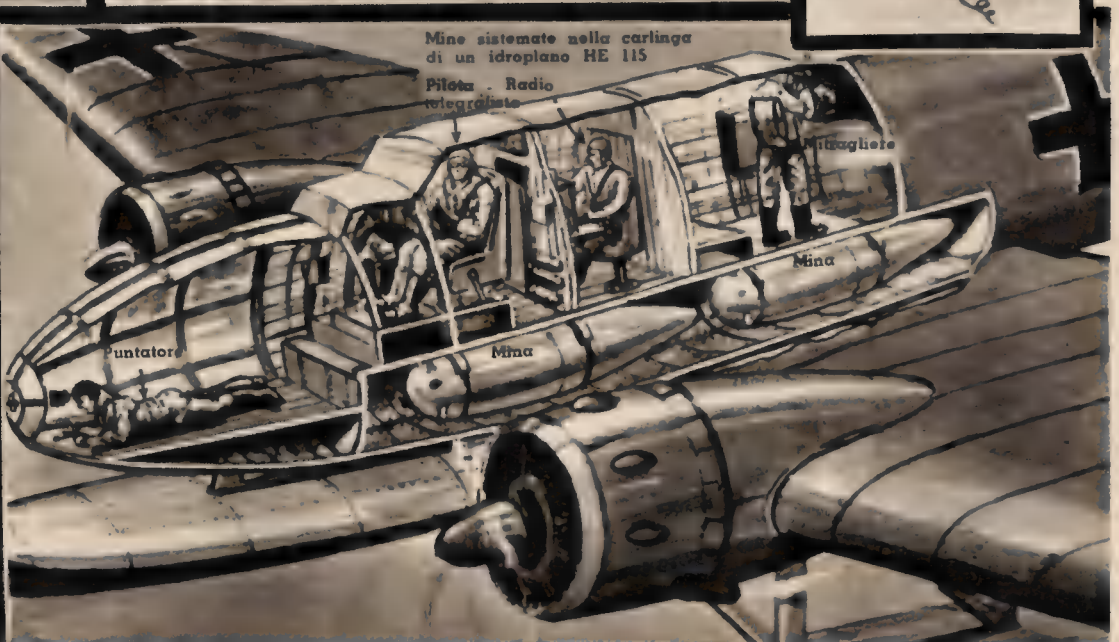


L'ago magnetico (a) attratto in su, preme sul contatto (b) e chiude il circuito

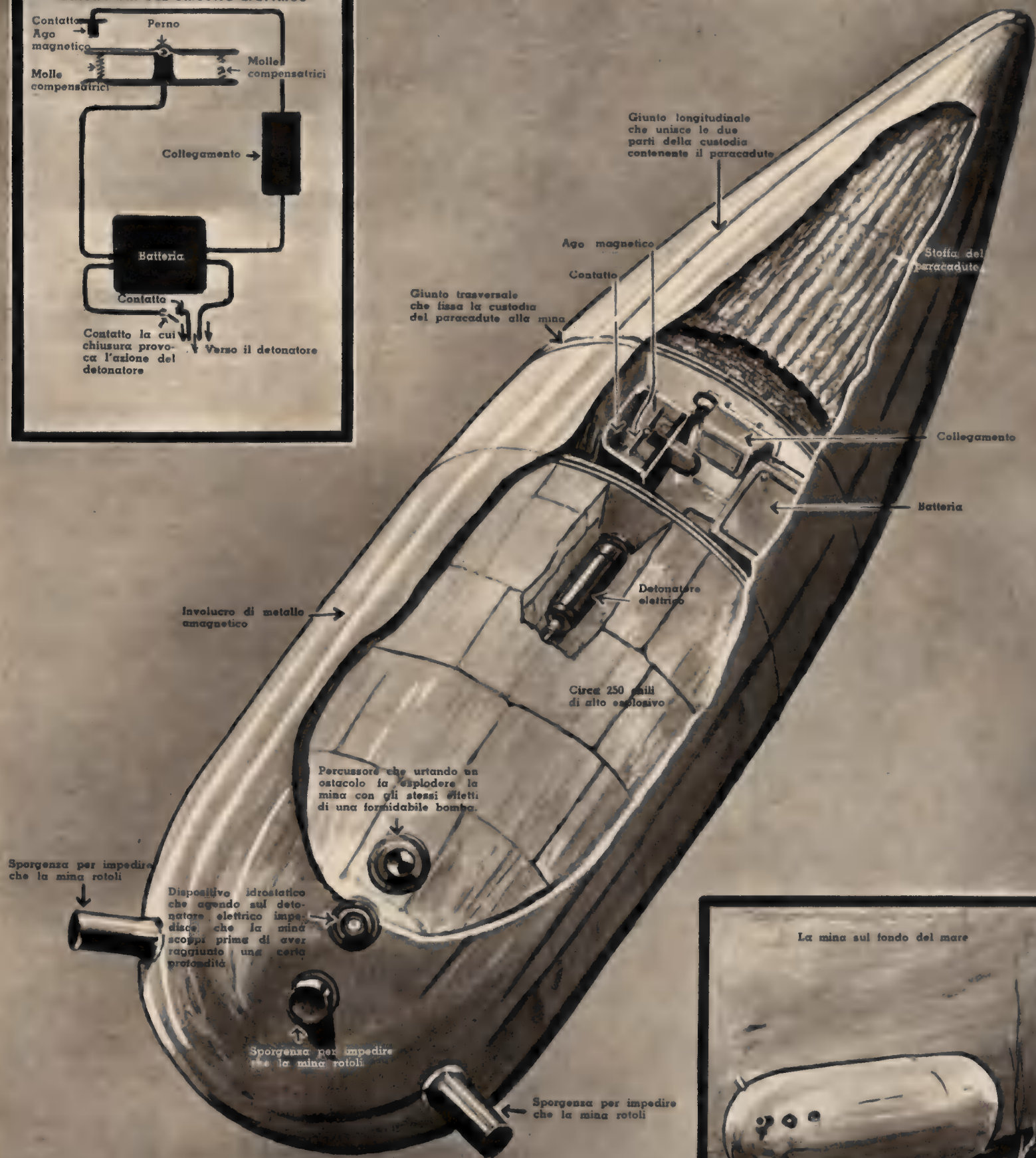
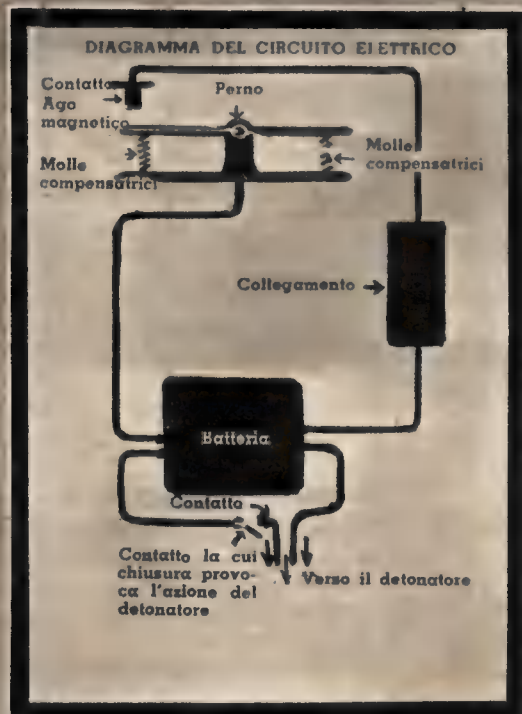


Mine sistemate nella carlinga di un idroplano HE 115

Pilota - Radio telegrafista



ED IL LORO SEGRETO



2 maggio alla Camera dei Comuni, ammise che l'Inghilterra aveva perso nelle operazioni in Norvegia tre sommergibili. Al disopra del bilancio delle perdite sta poi il risultato finale della campagna vittoriosa in Norvegia: esso mostra nella maniera più palese che l'alimentazione del corpo di spedizione tedesco è stata assai più abbondante ed efficiente di quella dei contingenti alleati sbarcati attorno a Trondhjem. Ed in questa superiorità va ricercata la causa, prima e fondamentale, del successo raccolto dall'esercito tedesco in Scandinavia.

Altro compito di non lieve momento e di notevole estensione è stato assunto dalla marina nazista subito dopo i primi sbarchi: quello di organizzare e presidiare la difesa costiera delle basi, dei porti e dei capisaldi sul mare della Norvegia. Compito quanto mai esteso, importante e difficile. Da un lato, la molteplicità delle zone da difendere; dall'altro, il rischio sempre incombente di incursioni navali e di tentativi di sbarco anglo-francesi; in aggiunta, la scarsità degli speciali mezzi bellici necessari per la difesa costiera e la peculiare difficoltà di metterli in opera. Anche tutto questo enorme lavoro fu compiuto dalla marina tedesca con rapidità ed efficienza sorprendenti; e ne è prova il fatto che, dopo il bombardamento dal mare di Stavanger, tentato da una squadra di incrociatori con innegabile coraggio ma con risultato incerto, le navi britanniche si sono sempre mantenute distanti dai punti costieri occupati dai tedeschi nella Norvegia meridionale.

Fra le forme di attività più importanti svolte

dalla marina germanica, merita di essere ancora ricordato il fruttifero contributo da essa fornito alle operazioni terrestri nel fiordo di Trondhjem, sia trasportando rapidamente contingenti di truppe nella parte settentrionale di esso per arginare l'attacco lanciato dalle truppe inglesi sbarcate a Namsos, sia controbattendo duramente l'attacco stesso con le artiglierie di alcune unità sottili.

Errata concezione operativa degli anglo-francesi

Da parte degli alleati, è noto a tutti che il tentativo di reazione contro l'occupazione tedesca in Norvegia è pesato quasi esclusivamente sulla flotta inglese, a cui era stata aggregata una piccola rappresentanza di navi francesi. Anzi, per essere precisi, da parte degli alleati si è commesso l'errore militare, ormai palese, di impostare un'operazione contro la costa di un territorio occupato dal nemico fidando in tutto e per tutto sulla superiorità navale. E' straordinario che tale errore sia stato commesso proprio dagli inglesi, che pure, avevano fatto numerose amare esperienze in proposito nel passato lontano e vicino — ultima cronologicamente fu la disastrosa impresa dei Dardanelli durante la guerra 1914-18. E' un fatto, però, che le navi britanniche sono state lanciate, prima a ricercare, e poi ad occupare e presidiare teste di sbarco in territorio norvegese, senza appoggio aereo, senza difesa contraerea esclusa quella propria di ciascuna unità, e con l'onere aggiunto dei convogli di

truppe in mare, da proteggere contro tutte le insidie degli attacchi subacquei e dalla reazione aerea nemica basata su punti di appoggio quanto mai favorevoli. Non si può dire che questo compito non sia stato assolto con ardimento e con decisione dalla flotta britannica. Effettivamente, i primi sbarchi furono compiuti eludendo la vigilanza tedesca, ed anche alcuni contingenti di truppe riuscirono a prendere terra molto rapidamente nelle immediate vicinanze di località già in saldo possesso dei tedeschi.

Gli sbarchi nel fiordo di Sogne, ad Andalsnes ed a Namsos furono eseguiti con sicura perizia ed ardimento, sì che per alcuni giorni la sorte dei reparti tedeschi a Trondhjem destò qualche preoccupazione. Ma la mancanza di armi contraeree, e più ancora la inesplicabile assenza sul posto di una sia pur modesta aliquota di apparecchi da caccia, misero immediatamente dopo in stato di grave crisi le basi di sbarco, non appena esse furono localizzate e sistematicamente attaccate dall'arma aerea tedesca. In queste circostanze, il peso di continuare a far arrivare a destinazione i convogli e di proteggere anche la costa ed i porti a cui essi facevano capo, continuò a restare a tutto e solo carico delle navi inglesi, che in pari tempo venivano esposte ai gravi rischi derivanti dalla necessità di restar ferme, o di muoversi in acque pericolose e ristrette sotto gli attacchi di aerei numerosi, appoggiati a basi vicine, e senza contrasto nell'aria.

La marina inglese ha fatto quello che ha potuto; e si può dire senza tema di errare che i pochi aspetti positivi per gli alleati dell'avventura norvegese furono il solo frutto della attività della flotta. Lo sbarco, prima; i rinforzi ed i rifornimenti delle truppe sino a quando e per quanto è stato possibile, poi; ed, infine, il ritiro di esse da Andalsnes e Namsos, eseguito magistralmente a quanto è dato di comprendere dalle prime notizie in proposito, sono tutte opere della marina inglese. Non si può peraltro pretendere da una forza armata più di quello che essa è in grado di dare. Come è impossibile pensare che un esercito cammini sull'acqua, altrettanto logicamente si deve ammettere che una flotta non può occupare e presidiare stabilmente, da sola o quasi, la costa di un territorio in mano avversaria. Tanto più ora, che la presenza dell'arma aerea trasforma ogni aerodromo in una potente fortezza, che può lanciare i suoi proiettili a centinaia di chilometri di distanza. Senza, o quasi senza artiglierie, tentata con un contingente di truppe che da ogni sintomo appare non eccessivo, priva di aerei e di difesa contraerea nelle basi di sbarco, la spedizione anglo-francese nella Norvegia meridionale era condannata all'insuccesso sin dal suo inizio. E lo stesso primo ministro britannico non ha esitato a definirla come azzardata, giustificandone agli occhi del pubblico l'esecuzione con motivi di indole politica e sentimentale.

Tutto sommato, quindi bisogna riconoscere che anche la marina inglese, come quella tedesca, ha operato con tenacia, ardimento e sprezzo del pericolo. Essa ha mancato al compito che le era stato affidato, non per insufficienza di navi o per la cattiva condotta di esse, ma perchè il compito stesso era sproporzionato alle sue possibilità. Arma concepita, costruita ed allenata per combattere sulle libere superfici degli oceani, la nave da guerra attuale si trova in condizioni di inferiorità sempre più marcata mano a mano che il suo campo di azione viene avvicinato alla costa avversaria, da cui possono essere messi in gioco i mille mezzi insidiosi che dalla vicinanza della terra traggono la loro capacità di agire.

Il punto di partenza, l'elemento indispensabile dell'azione controffensiva anglo-francese in Norvegia doveva essere la costituzione di una testa di sbarco efficiente e pienamente in



Gli alpini francesi, anch'essi diretti in Norvegia, non hanno rinunciato ai loro cani, e li hanno muniti, durante la rotta, di cinture di salvataggio. (Publifoto)



Ed ecco il sommergibile inglese "Snapper" che ritorna alla base dopo le operazioni nelle acque norvegesi, avendo a bordo alcuni superstiti di navi germaniche. (Foto Bruni)

grado di essere difesa da ogni tipo di attacco. Non vi è dubbio che la prima formazione della testa di sbarco doveva essere affidata alla marina; ma subito dopo, ed in ogni caso prima di sbarcare il corpo di spedizione, era necessario attrezzarla il più rapidamente possibile di efficienti difese controaeree sia fisse che mobili, di campi minati, e di un solido sistema trincerato, per metterla in grado di assolvere il suo compito. Così hanno fatto i tedeschi in ogni località in cui sono sbarcati in Norvegia; ed è caratteristico della loro corretta concezione operativa il fatto ormai accertato che, mentre nelle operazioni iniziali, la flotta si è impegnata a fondo in ogni settore, subito dopo le navi da guerra tedesche sono rientrate nelle loro basi, lasciando logicamente agli aerei ed alle artiglierie antiaeree e costiere il compito di respingere gli attacchi inglesi. Forse gli alleati non ebbero il tempo di fare tutto questo; forse le località non occupate dai tedeschi, e in cui essi potevano agire, non si prestavano al compito. Sta di fatto, ad ogni modo, che da quanto è dato di conoscere attraverso gli avvenimenti, l'operazione controffensiva anglo-francese si è mostrata concettualmente errata. E gli errori di concezione non si riparano quasi mai nel corso dell'esecuzione.

Esame delle perdite e dei risultati

Il bilancio delle perdite navali nelle operazioni in Scandinavia è stato ormai fatto da ambo le parti.

I tedeschi calcolano di aver affondato, dal 9 al 29 aprile, cinque incrociatori, sette cacciatorpediniere, diciassette sommergibili, sei trasporti e quattro navi mercantili britanniche. Risulterebbero, inoltre, danneggiate sette navi di linea, una nave portaerei, quattordici incrociatori, sette cacciatorpediniere, diciannove trasporti, una petroliera ed un dragamine, pure inglesi. In tutto 89 navi. Ad esse sono da aggiungere una nave di linea, un incrociatore controaerei, un cacciatorpediniere e sei trasporti affondati, nonché due incrociatori, due navi portaerei, un cacciatorpediniere ed undici trasporti danneggiati fra il 29 aprile e il 3 maggio.

Nel suo discorso del 2 maggio, il primo ministro britannico ha affermato che le perdite

tedesche sarebbero: due navi da battaglia certamente danneggiate e tre probabilmente; quattro incrociatori, undici cacciatorpediniere, cinque sommergibili e numerosi trasporti affondati. La flotta inglese avrebbe, invece, perso quattro cacciatorpediniere, tre sommergibili, una cannoniera e cinque trasporti; altre cinque navi da guerra sarebbero state danneggiate dagli attacchi aerei ed una nave-scorta affondata da un siluro. Il signor Chamberlain ha aggiunto, ad edificazione del pubblico britannico, che, in conseguenza delle perdite inflitte all'avversario nella guerra in Norvegia, la superiorità delle flotte alleate sulla marina tedesca ha assunto proporzioni tali da consentire che numerose navi vengano dislocate in Mediterraneo, essendo esuberanti nel Mar del Nord.

Veramente anche considerando le sole cifre di fonte inglese, non sembra che il rapporto fra le forze navali anglo-francesi e quelle tedesche sia mutato sostanzialmente. Ed ove si tenga conto della potenzialità costruttiva dei cantieri tedeschi, per cui le perdite potranno essere rapidamente sostituite dall'entrata in servizio delle navi che erano già sugli scali dall'inizio della guerra, l'affermazione del primo ministro britannico appare per lo meno azzardata. E' molto più probabile, piuttosto, che la nuova dislocazione delle forze navali anglo-francesi sia stata dettata da considerazioni politiche, per sostenere quella pressione degli alleati che si va già delineando nel Mediterraneo, e che rende così oscuro l'orizzonte di questa tarda primavera.

La consistenza delle forze concentrate negli ultimi giorni in questo scacchiere — viene riferito che si tratta di circa quattro corazzate, ed una squadra di incrociatori inglesi, per non parlare della flotta francese che vi sarebbe stata concentrata quasi al completo — mostra che si tratta di ben altro che di navi resesi disponibili nel Mar del Nord; mentre a questo provvedimento non può non essere collegato l'altro, pure esso assai significativo, del dirottamento per la via del Capo di Buona Speranza del traffico mercantile britannico che passava sino ad ora nel Mediterraneo. Incidentalmente, si può anche notare che, allontanando dalle acque metropolitane numerose navi inglesi, esse sono state sottratte ai rischi degli attacchi aerei; rischi che, in relazione

alle nuove posizioni acquistate dai tedeschi in Norvegia, debbono considerarsi come sensibilmente accresciuti.

Nel campo strettamente militare, l'esame dei pochi risultati sicuramente noti della guerra in Norvegia conferma innanzi tutto il vecchio e ben noto assioma che *le navi non hanno alcuna probabilità di successo nelle azioni contro coste fortificate*. L'avvento dell'arma aerea accentua questo stato di cose, potenziando sensibilmente e semplificando la difesa costiera, sia nel campo dell'esplorazione che in quello del contrasto, mentre da parte dell'attaccante non sarà mai possibile acquistare la superiorità aerea sulla costa avversaria — a meno di particolarissimi casi — per la evidente inferiorità logistica ed operativa delle navi portaerei rispetto agli aereodromi terrestri. E' questo un altro caso che si aggiunge ad alcuni già sperimentati, in cui l'arma aerea, considerata sino all'inizio della guerra come il mezzo offensivo per eccellenza, mostra all'atto pratico una impensata capacità difensiva, o meglio controffensiva.

Altro aspetto interessante dell'esperienza in Norvegia è quello della necessità e della possibilità, nelle azioni a non eccessiva distanza dalla costa, della più stretta collaborazione fra navi ed arma aerea. Specialmente i tedeschi hanno saputo trarre il più elevato rendimento nell'impiego degli aerei assieme alle navi, integrando con il loro validissimo contributo si può dire ogni loro azione sul mare.

Nel campo tecnico navale, sembra assodato, in base alla recente esperienza, che la corazzatura è una buona difesa per le navi anche rispetto alle bombe di grosso calibro; mentre appare confermata la già nota difficoltà degli aerei di colpire unità da guerra in moto, specie se queste manovrano e sviluppano una intensa reazione di fuoco che obblighi gli attaccanti a mantenersi ad alta quota. Benché possa sembrare strano a prima vista, si è pure constatato che gli effetti più risolutivi degli attacchi aerei non vengono tanto causati dalle bombe che colpiscono direttamente le navi, quanto dagli scoppi di quelle che cadono in mare nelle immediate vicinanze di esse, provocando sulla parte immersa degli scafi effetti simili ed alle volte superiori delle più potenti mine.

E. GIURLO



Un gruppo di "Stukas", i robusti velivoli tedeschi particolarmente adatti ai bombardamenti in picchiata. (Publifoto)

L'OFFESA AEREA TEDESCA

Una funzione di straordinaria importanza è stata indubbiamente esercitata dal fattore aereo tedesco nei drammatici avvenimenti, che hanno profondamente modificato l'impostazione politica, strategica ed economica della guerra, han fornito alla Germania posizioni strategiche di prim'ordine a danno dell'Inghilterra e, dopo il precipitoso abbandono di Andalsnes e di Namsos, hanno grandemente scosso il prestigio alleato, specialmente presso quelle nazioni, alle quali con insistenza sospetta si tendeva e si tende offrire garanzie e protezioni.

Un'impresa d'oltremare di così vasta portata, con la sicura prospettiva della reazione della schiacciante superiorità navale avversaria, non poteva realizzarsi senza una potente flotta aerea che, per la sua mole e le caratteristiche dei suoi mezzi, costituisca un fattore sostanziale di sorpresa e di potenza.

Abbiamo messo sufficientemente in evidenza negli articoli precedenti l'apporto dato dall'aviazione del Reich all'elemento *sorpresa*, inteso nelle sue manifestazioni più svariate, e non staremo quindi a ripeterci.

In queste note esamineremo brevemente il contributo di *potenza*, dato dalle forze aeree tedesche nelle movimentate vicende degli avvenimenti e negli svariati compiti assolti nel settore terrestre e soprattutto in quel settore marittimo, dove l'avversario con una certa spavalda sicurezza nei giorni dei facili entusiasmi aveva preconizzato ai tedeschi sciagure e malanni senza nome.

Senza dubbio da parte tedesca le forze aeree sin dall'inizio vennero impiegate con una concezione armonica e ben definita, rispetto alla complessità dei compiti assegnati alla propria marina numericamente inferiore ed al corpo di spedizione.

Le esigenze operative, oltre l'assolvimento dei soliti compiti di osservazione e di collegamento fra i vari presidi sbarcati, richiesero all'aviazione qualcosa di ben più vasta portata ancora: l'apporto cioè della propria potenza offensiva, quale elemento integratore della deficienza quantitativa della flotta e quale elemento surrogato nell'assorbimento vero e

proprio di alcuni compiti, per risparmiare il più possibile le unità della flotta stessa.

Questa duplice missione l'aviazione del Reich l'ha assolta in maniera veramente superba.

Sono noti i fatti nella loro successione cronologica.

In sostanza la flotta inglese, la cosiddetta regina dei mari, non solo non è stata in grado di impedire gli sbarchi tedeschi, ma si è dimostrata incapace anche di ostacolare non solo l'intenso traffico marittimo fra le basi della Germania ed il fiordo di Oslo, ma anche quello più ridotto con i porti di Bergen e Trondhjem, che si trovavano maggiormente alla portata delle sue iniziative offensive.

Questo è l'avvenimento centrale e sostanziale nella sua cruda realtà.

Chamberlain ha detto nel suo discorso del 2 maggio che alcune navi da battaglia e la seconda squadra d'incrociatori lasciarono Scapa Flow la sera del 7 aprile, 36 ore prima cioè che i tedeschi sbarcassero. Il giorno 8 partì anche la prima squadra d'incrociatori.

Come mai, vien fatto di chiedersi, in tante ore utili non si verificò il contatto almeno con i trasporti tedeschi diretti a Bergen ed a Trondhjem, città situate più vicino alle basi britanniche?

La risposta a questa domanda non è agevole.

L'aviazione tedesca, in armonica fusione di spirito con la propria marina, mentre ha garantito la propria navigazione, si è prodigata con una dedizione superlativa a tener d'occhio il movimento marittimo avversario e ad offenderlo dovunque esso si manifestasse, nello Scagerrak, lungo la costa norvegese ed al largo di essa.

Il *Daily Mail* dal 27 aprile scriveva in proposito: « *Mentre i nostri movimenti sono ostacolati*, i tedeschi ricevono grandi rinforzi, non soltanto per via aerea, ma anche per via di mare. »

Navi da guerra e navi mercantili furono individuate, raggiunte, colpite e molte anche affondate.

Senza entrare nel merito delle reticenti versioni in proposito, dal punto di vista generale e specialmente ai fini più o meno immediati

delle operazioni, vien fatto di rilevare che la più o meno prolungata eclissi di navi da guerra dal teatro della lotta, eclissi dovuta alla necessità di una congrua sosta nei cantieri di raddobbo, attenua ormai le sproporzioni di mezzi fra i contendenti ed aumenta il danno di quel protagonista, il cui bilancio strategico generale si trova già in forte passivo iniziale.

La speranza o, se più piace, la certezza dell'Ammiragliato britannico di affondare aliquote più o meno rilevanti della flotta tedesca, dopo i primi giorni ed i primi scontri, pagati del resto a caro prezzo, rimase delusa, perchè il grosso della flotta tedesca non si prestò al giuoco. La difesa stessa dei porti occupati venne prevalentemente assicurata dalle grosse artiglierie costiere esistenti, rinforzate da altre batterie giunte dalla Germania, oltre che dalle forze aeree.

Per infliggere danni irreparabili alla flotta tedesca bisognava andare a scovarla nelle sue basi permanenti o, quanto meno, attaccarla senza tregua lungo le rotte del Kattegat, dello Scagerrak e del corridoio norvegese ed una marina da guerra come quella inglese, rinforzata da aliquote della flotta francese, poteva farlo senza dubbio.

Churchill nel suo noto discorso dell'11 aprile aveva infatti pomposamente promesso: « Le navi tedesche nello Scagerrak e nel Kattegat saranno affondate e di notte qualsiasi nave sarà affondata. Noi non permetteremo al nemico di rifornire impunemente i suoi eserciti attraverso queste acque. »

Ma i fatti dovevano svuotare di ogni contenuto quei fieri propositi e nel loro completo fallimento il fattore aereo tedesco ebbe la sua influenza preponderante. Il redattore aeronautico del *Times* scriveva in proposito il 3 maggio: « All'inizio l'impresa norvegese sembrò adatta per mettere alla prova la potenza marittima e forse così è stato veramente, ma nella fase successiva l'arma aerea ha avuto il primo posto. »

Con questa pratica rinuncia ad agire a fondo, però, di fatto l'Inghilterra perdettesse un'ottima occasione, per valorizzare l'unico mezzo militare in cui aveva la superiorità schiacci-

ciante sull'avversario. E quando si pensi che una gran parte del prestigio inglese nel mondo poggia sulla flotta, e quando si consideri che questa poteva agire in sostanza nel mare di casa, in una zona cioè per essa familiare e vitalissima, e si astenne dal farlo nella misura consentita dalle sue possibilità (facciamo constatazioni e non indaghiamo sulle ragioni che ispirarono l'Ammiragliato), risulta evidente lo scacco da essa subito.

Questo scacco trascende l'episodio norvegese e s'inserisce in un quadro di ben più vasta portata nella vita internazionale e nei rapporti specialmente con le piccole nazioni, le quali ancora una volta hanno potuto constatare la consistenza della cosiddetta protezione britannica, dimostrata, alla stregua dei fatti, incapace di salvaguardare financo interessi vitalissimi inglesi, la cui fallita difesa potrebbe mettere in giuoco l'incolumità stessa del territorio nazionale, come Chamberlain nel suo discorso del 2 maggio ha lasciato chiaramente capire, fra il mormorio dei Comuni.

* * *

Se forte e determinante fu il contributo aereo tedesco nel campo strategico, dove paralizzò sostanzialmente il potere marittimo inglese, nella sua azione diretta a stroncare l'accrescimento della forza penetrativa del corpo di spedizione germanico, non meno forte e non meno essenziale esso si dimostrò a beneficio delle operazioni terrestri, dirette all'allargamento dell'occupazione ed alla eliminazione di tutte le resistenze opposte dalle forze norvegesi ed alleate.

La conformazione del terreno aspro, montuoso e ricoperto di vaste foreste, le valli strette, la frequenza di punti di obbligato passaggio e la redditizia interruzione di ponti sulle poche strade montane, erano fattori che favorivano la difesa ed agevolavano le imboscate.

L'aviazione quindi dovette largamente assistere le colonne marcianti con continue, metodiche e minuziose ricognizioni lungo le direttrici di marcia e con abbondanti mitragliamenti, spezzonamenti e frequenti massicci bombardamenti dei centri di resistenza avversaria, dovunque si manifestassero.

Ma oltre a questa forma di azione diretta a pro delle proprie truppe, un'altra azione a loro beneficio indiretto ebbe a compiere l'aviazione tedesca contro le basi di sbarco di Andalsnes, di Namsos, di Sogne e contro convogli sorpresi al largo dei porti di destinazione.

Le operazioni alleate di sbarco furono rese tormentose al massimo dall'inesorabile martellamento aereo e le conseguenze furono delle più deleterie, non solo per la consistenza numerica del corpo di spedizione alleato, ma anche per la saldezza morale e psicologica di quelle truppe che, prima ancora di iniziare su territorio norvegese la marcia verso il nemico, vedevano paurosamente falcidiata la propria compagine e costavano la superiorità terrorizzante dell'aviazione avversaria, senza che la propria aviazione fosse in grado non diciamo d'impedirle, ma neppure di contrastarla.

Nella iniziata manovra di accerchiamento di Trondhjem da parte alleata, come è noto, stroncato il movimento della branca settentrionale della tenaglia, con l'occupazione tedesca di Stenkar, l'opera dell'aviazione paralizzò il movimento anche dell'altra branca meridionale che moveva da Romsdals, giacché la forza penetrativa di queste truppe doveva essere alimentata da altri reparti, che sarebbero dovuti sbarcare nel fiordo di Rødmøre, e che viceversa non poterono giungere a destinazione, perché il convoglio venne attaccato in alto mare da aerei tedeschi ed in buona parte affondato.

Nei giorni in cui le truppe germaniche si accostavano alla ferrovia Støren-Dombaas e



L'azione di un velivolo tedesco con bombe incendiarie durante l'avanzata nella zona di Oslo. (Foto R.D.V.)

minacciavano di buttare a mare tutto il corpo di spedizione alleato, l'aviazione tedesca intensificò la sua irruente ed esasperante azione offensiva contro le basi di sbarco, che già rigurgitavano di piroscafi, destinati evidentemente al reimbarco delle truppe e del materiale.

Occupata la ferrovia e trovandosi ormai in pieno sviluppo la ritirata, questa venne resa disastrosa dal martellamento e mitragliamento aereo, che avveniva tra l'altro senza alcuna reazione contraerea delle truppe in rotta.

Questo inseguimento aereo non ebbe soste, se non nelle pochissime ore notturne (5 o 6 su 24). Contemporaneamente si battè sodo sul naviglio e sui porti con perdite che, in base alle segnalazioni tedesche, sono state già riportate in altro articolo, e che, in alcuni casi, sa-

rebbero state prodotte da bombe di grosso calibro, lanciate da bombardieri in picchiata.

«Perché, si domandava il *Daily Mail* del 30 aprile, le operazioni intorno a Trondhjem sono fallite? Perché abbiamo abbandonato una impresa, che avevamo iniziato tre settimane fa con grandi speranze? Tutto è conseguenza della superiorità aerea tedesca.»

Si chiudeva così disastrosamente per gli alleati, e specialmente per gli inglesi, in appena 18 giorni (lo sbarco a Namsos avvenne il 14 aprile) il primo capitolo delle «iniziative» franco-inglesi, e si perfezionava in tutte le sue conseguenze quello che con troppa fretta era stato definito il «grande errore strategico» di Hitler.

VINCENZO LIOY



L'impiego dell'aereo come mezzo di trasporto: dopo l'atterraggio di un velivolo tedesco su un lago gelato della Norvegia, si affida ad una slitta il trasporto delle merci. (Foto R.D.V.)

TRASPORTI E RIFORNIMENTI DI TRUPPE PER VIA AEREA

Oltre la perfetta aderenza a un progresso tecnico molto superiore a quello delle armate di venticinque anni fa, vi è un concetto assoluto che domina oggi nella guerra moderna: la rapidità dell'azione, che deve essere estesa sino alla maggiore profondità possibile.

In ogni disegno operativo può essere necessario che grossi contingenti di truppe siano fatti partire al più presto secondo una o l'altra tra le varie direttrici di manovra. Ma affinché il piano concepito abbia probabilità di successo occorre un inizio immediato ed un rapido sviluppo. L'impiego delle moderne grandi unità celeri e motorizzate, che permette di penetrare attraverso la breccia ad una velocità di 30-40 km. l'ora in territorio avversario, aveva già soddisfacentemente risolto questo problema.

Ma già da qualche anno nuove possibilità si consideravano di una cooperazione tra gli eserciti e le armate aeree. Dalla vasta letteratura relativa a questo tema, emergevano le note formule generali che compendiano nel potere aereo la possibilità di penetrazione, la flessibilità necessaria a grandi concentramenti strategici, la velocità come fattore di sorpresa e di potenza. Una formula risolutiva del grande problema dell'artiglieria, che non può sparare se non vede e deve spingere il più avanti possibile i molteplici occhi dei suoi osservatori, fu completata dall'impiego dell'aviazione con apparecchi che indicano nuovi imprevisi bersagli e, dando ad ogni colpo o ad ogni salva le coordinate del punto di caduta dei colpi, permettono di aggiustare il tiro.

E infine si cominciò a prospettare la possibilità di trasportare contingenti di truppe, o rifornimenti per presidi isolati in difficili condizioni, per via aerea. Se un comando operante, che ha sempre a disposizione un quantitativo di truppe speciali di riserva, può intervenire con la massima celerità là dove una falla si verifica o uno spiraglio di successo si schiuda, l'azione di sorpresa, che dilaga fulminea, può provocare le crisi più tremende nell'avversario.

Come si effettua un trasporto

Oltre l'impiego delle unità celeri e motorizzate, un nuovo prezioso fattore di rapido intervento, specialmente nel caso di spedizioni oltremare, non può dunque essere oggi che l'aerotrasporto di grossi contingenti di truppe lanciati dal comando operante anche a centinaia di chilometri di distanza. Per attuare una impresa del genere, colonne di autocarri trasportano celermente al campo d'aviazione prescelto le truppe. I preparativi per la partenza si svolgono in breve tempo: ogni nucleo si avvia di corsa al luogo prestabilito.

A mano a mano che le compagnie arrivano, frazionate in squadre, prendono posto negli apparecchi. I soldati sono in perfetto equipaggiamento di guerra: armi, elmetto, maschera, bagagli, viveri di riserva.

Fucili mitragliatori, mitragliatrici, mortai di assalto e i potenti mortai da fanteria vengono caricati dalle squadre sugli apparecchi con la completa dotazione di munizioni. Contemporaneamente si provvede al carico dei viveri, delle cucine, dei materiali vari. In pochi minuti, tutto è sistemato. Quindi i primi apparecchi iniziano il volo, seguiti dagli altri.

Il primo esperimento in grande stile di aerotrasporto di truppe fu effettuato dall'Italia per l'occupazione del territorio albanese. Un intero reggimento granatieri, fu trasportato da Grottaglie a Tirana, attraverso l'Adriatico, con apparecchi da bombardamento terrestre. Il trasporto fu effettuato in 90 minuti: ogni apparecchio in tale spazio di tempo fece due viaggi di trasporto, compiendo così quattro volte la traversata. In poco più di un quarto d'ora, quindi, i soldati italiani raggiungevano il cielo d'Albania.

La nostra impresa fu oggetto di studio da parte di tutti i critici militari stranieri. Si ammise ovunque la possibilità efficace dell'aerotrasporto, e si concluse che per operazioni sul territorio europeo sarebbe più che sufficiente un'autonomia di 1000 km. In tal modo, con un centinaio di apparecchi, si potrebbe trasportare

un intero reggimento, completamente equipaggiato, a 300 km. di distanza in un'ora circa. Gli attacchi avversari — si disse — non hanno grandi probabilità di riuscita qualora si agisca di sorpresa e si provveda a un'adeguata scorta di apparecchi da caccia.

Che tali possibilità esistano realmente, ed oltre i limiti forse di quanto era stato previsto, è stato dimostrato dalla recente azione tedesca in Norvegia. Soltanto nelle prime 48 ore dell'impresa furono trasportati 8.000 uomini con armamento ed equipaggiamento completi, con l'impiego complessivo di oltre 500 apparecchi. La tesi tedesca di contrapporre a una potente flotta avversaria una potentissima flotta aerea, si è così rivelata perfettamente giusta. Se, infatti, l'incrociatore *Blücher*, che trasportava 1500 uomini destinati all'occupazione di Oslo, fu affondato dalle artiglierie del forte Oskarborg prima che giungesse in port, la conquista della capitale avvenne ugualmente, con fulminea rapidità e sorpresa, nel primo giorno dell'impresa, mediante il trasporto aereo di 2000 uomini atterrati nell'aeroporto di Fornebo.

L'aviazione alleata non riuscì né è riuscita sinora a disturbare le vie di comunicazione aerea. Il succedersi degli avvenimenti ha poi ben dimostrato che l'occupazione tedesca in Norvegia è stata essenzialmente effettuata con questo nuovo formidabile mezzo di trasporto, che dà sempre più notevoli risultati anche nell'invio degli indispensabili rifornimenti. Nei riguardi logistici, infatti, è l'aerorifornimento che prolunga ed estende, nel tempo e nello spazio, la manovra delle unità dell'esercito. Chè la rapida marcia di unità celeri e motorizzate può essere improvvisamente fermata da ostacoli, esaurimento di risorse, limitata autonomia. Se tale arresto avviene in condizioni e posizioni critiche, l'esito dell'impresa può essere gravemente compromesso.

L'alimentazione di queste masse di manovra, sia con mezzi materiali ma soprattutto con uomini, può essere assicurata dalle comunicazioni aeree. Viene così concepita una nuova teoria, relativa ad un vero e proprio servizio aereo di intendenza, che assicurerebbe alle unità impiegate un'autonomia ed un'efficienza indefinite. A questo nuovo servizio d'intendenza possono benissimo essere adibiti apparecchi da bombardamento di tipo sorpassato oppure, eventualmente, apparecchi delle linee civili.

Sarà dunque vero che il più formidabile strumento della guerra moderna si dimostrerà l'arma aerea? Qualche critico tedesco propende senza riserve per le teorie del Douhet, e dichiara a ragione che senza la sua potente armata aerea la Germania non avrebbe tentato l'azione in Norvegia.

Reparti paracadutisti

Anche in Norvegia sono stati impiegati reparti paracadutisti. Osservando nelle sue linee generali il problema dell'aerotrasporto non si può fare a meno di occuparsi di questo delicato argomento.

Reparti di truppe con paracadute possono gettarsi nel cielo del territorio nemico e atterrare in una località ben prescelta, per conquistare caposaldi lontani inaccessibili ai mezzi ordinari, e per agire improvvisamente a tergo del dispositivo avversario. L'occupazione di un presidio nemico, di un nodo stradale sulle retrovie con conseguente paralisi di movimenti e di rifornimenti, la distruzione di opere artificiali che impedisce una ritirata, possono costituire elementi preziosi ed efficaci per decidere le sorti di una battaglia. Sono sempre le punte che penetrano negli schieramenti avversari. Il trasporto di paracadutisti deve naturalmente essere attuato di sorpresa, in opportune condizioni di scarsa visibilità per ostacolo-

lare l'osservazione altrui. Un'audacia eccezionale è necessaria in questi casi, ma non vi può essere colpo di mano senza audacia.

Esaminiamo brevemente gli aspetti del problema. Le fasi più critiche della manovra del paracadutista, consistono nel lancio e nell'atterraggio. Appena lanciatisi, il paracadutista, precipita nel vuoto come un corpo libero secondo le leggi della dinamica, con una velocità che è la risultante della gravità e della velocità dell'aereo. Tale risultante non aumenta indefinitamente, ma dopo avere raggiunto un valore terminale, tende anzi a diminuire, anche in conseguenza della densità dell'aria, maggiore negli strati inferiori, che oppone resistenza sempre crescente.

Da misure eseguite è risultato che un corpo lanciato nel vuoto a 10.000 metri di altezza raggiunge una velocità compresa tra i 350 e i 400 km. l'ora. Tale velocità decresce sino al limite di circa 180-200 km. — pari a 55 metri al secondo circa — a 1000 metri. Al momento dell'apertura, si verifica una brusca diminuzione di velocità, per cui l'apparecchio e il paracadutista subiscono un urto che il Vinay calcola equivalente ad uno sforzo variabile tra i 300 e i 700 kg.

Il nostro Freri, ideatore dell'ottimo apparecchio Salvator che pesa solo 6 chilogrammi con una superficie di 46 metri quadrati — sostiene che un buon paracadute deve sopportare all'apertura un peso di 90 kg. che cade alla velocità di 400 km. l'ora. La velocità di caduta, a funzionamento avvenuto, si riduce a 5-6 metri al secondo. Tuttavia, se pur dieci volte minore della precedente, tale velocità è abbastanza forte ancora, per chi tocca terra, e produce gli stessi effetti di un salto da tre metri di altezza. In tali condizioni il paracadutista cade come se pesasse 300 kg. circa. E' quindi necessaria un'adeguata preparazione fisica ed un allenamento dei muscoli delle braccia e delle gambe per attutire l'urto di caduta.

Grave inconveniente del paracadute è quello di non consentire la possibilità di direzione e di atterraggio nel punto voluto. Il paracadutista è in balia del vento che, anche se debolissimo, può trasportarlo con grave pericolo in luoghi assolutamente inadatti all'atterraggio.

Il problema più importante consiste nello stabilire a quale altezza si deve aprire il salvagente. Infatti, i caccia e l'artiglieria possono colpire con sicurezza un bersaglio che scende lentamente nel vuoto con una velocità di 6 metri al secondo, ma assai più difficile sarà colpire lo stesso bersaglio che precipita a 200 km. l'ora. Ne consegue l'opportunità che l'apertura avvenga il più tardi possibile per sfuggire al tiro.

E' possibile eseguire lancio con paracadute di reparti motociclisti, di motomitraglieri e di pezzi leggeri. Sembra, però, che l'impiego di paracadutisti in Norvegia, a causa dell'asperità del terreno e delle correnti aeree, non abbia dato buoni risultati. Molti uomini avrebbero riportato la frattura delle gambe o si sarebbero dispersi. In conseguenza, almeno per il momento, l'impiego di tali reparti è sospeso.

Prosegue attivamente, viceversa, il rifornimento di viveri con paracadute alle truppe operanti. Come ha insegnato l'esperienza della guerra etiopica, cassette di alimenti possono giungere intatte da 3000 metri di altezza, e animali da macello vivi possono sicuramente essere lanciati. Nè si incontra difficoltà a rifornire distaccamenti e presidi isolati con nuove armi, pezzi leggeri e munizioni. Proprio per questo, entro certi limiti, anche le imprese più ardite appaiono possibili quando si abbia il dominio del cielo e le concezioni moderne della guerra risultano da ciò rivoluzionate.

UGO MARALDI



Apparecchi da trasporto in attesa fra un volo e l'altro. (Foto R.D.V.)



Paracadutisti germanici avviati verso uno dei grandi "Heinkel" da trasporto. (Foto R.D.V.)

FRONTI INTERNI

ABBANDONARE LE CITTÀ

Nell'ultimo discorso del Sottosegretario Bufarini-Guidi, alla Camera Fascista, è stato posto in termini precisi il problema urbanistico, cioè la necessità di decentrare le città, attuando quella che è stata chiamata con felice sintesi la « politica del villaggio ». E' un problema, questo, che tutti gli Stati, o quasi, hanno avvertito ma che in eccezionali contingenze, come in una guerra, si rivela in tutta la sua drammatica essenza. E' durante il conflitto armato che i centri superpopolati avvertono improvvisamente ed irreparabilmente la loro elefantiasi, troppo tardi per porvi riparo ordinatamente, senza che si verifichino ripercussioni e danni e però l'abbandono delle città in caso di guerra è stato studiato e largamente previsto dai militari specialmente come difesa dagli attacchi aerei. Le popolazioni trasferendosi in campagna offrono un bersaglio minore all'offesa avversaria e, inoltre, permettono la snellimento dei servizi cittadini. Ma di un altro motivo, anch'esso sentito in tutta la sua importanza, di un motivo per dir così civile, ci si deve interessare nel prevedere l'allontanamento dalle città. Si tratta dei mezzi di sussistenza d'un gran numero di unità che in campagna possono più facilmente rinvenirsi; si tratta, inoltre, della distribuzione di questi alimenti che non richiede, una volta decentrata e disurbanata la popolazione, gli enormi convogliamenti necessari alle grandi città.

I due pericoli urbani

Emilio Zola, nel suo *Ventre di Parigi*, descrive l'enorme massa di bisogni della immensa metropoli costretta ad intasare nei suoi mercati tutto quanto occorre a parecchi milioni di abitanti. E' facile immaginare come, per una causa esterna, possa impedirsi il rifornimento regolare, trasformando in un caos quei centri di sussistenza di vastissimi strati di popolazione. Il problema contingente dello sfollamento si è innestato, quindi, su quello più mediato di antiurbanesimo; la necessità puramente militare si coinnesta oggi, a sua volta, con quella tecnica, richiedendo di semplificare il più possibile il meccanismo dei consumi che sottrae braccia, tempo, energie alla patria in armi.

30 milioni di uova neo-rurali

La Germania aveva avvertito per prima questa necessità in funzione bellica. Nel 1937 si contavano, ricorda Ziecka, 105.000 neo-rurali, cioè famiglie che avevano abbandonato le città per trasferire il loro domicilio in campagna ed organizzarvi la loro esistenza. In complesso si sottopongono con tal sistema a coltura intensiva 54.000 ettari di terra. I neo-rurali berlinesi posseggono 350.000 galline (1937) dalle quali ottennero, in quell'anno soltanto, 30 milioni di uova; commerciarono frutta per 2.700.000 marchi, legumi per 940.000 marchi; allevarono, poi, 200.000 conigli e più di 10.000 capre. Gli orti di queste famiglie emigrate ed emigrande dalla metropoli diverranno tra non molto 160.000; cifra davvero formidabile e che fa pensare come il problema sia stato affrontato in profondità oltre che in estensione.

Numerosi sono i vantaggi del vivere rurale e, ad elencarli tutti, c'è davvero da restare sorpresi per le osservazioni che ne emergono.

Primo: autarchia

Il vantaggio numero uno, il vantaggio-cardine dello stollamento civile, per cause civili, è dato dal verificarsi delle migliori condizioni per una più completa autarchia familiare. Autarchia, naturalmente, in senso stretto; cioè il nucleo che basta il più possibile a se stesso: la casa che ritrae dalla propria vita la maggior parte degli alimenti di cui ha bisogno. Presupposto, quindi, di tale vantaggio è la coltivazione indiretta cui si aggiunge l'allevamento di animali da cortile: oche, polli, conigli. Non debbono più esistere bocche passive che gravitano inutilmente agli spacci cittadini; tutti debbono lavorare e niente di meglio che lavorare alla produzione di generi alimentari, almeno per soddisfare i propri bisogni. Si viene così a creare un gigantesco esodo verso la campagna, sorretto da una necessità assoluta di trovare la sicurezza dei generi di prima necessità in una diretta produzione. Ora è naturale che finché questo movimento antiurbanistico viene incanalato, aiutato ed incoraggiato dalle autorità centrali, come sta avvenendo in Germania, esso è utile e può portare a frutti ottimi nel caso d'una guerra lunga ed estenuante. Ma se — come succede altrove — esso si verifica sotto la spinta della paura ed in maniera caotica può invece, far verificare un fenomeno negativo: la disorganizzazione dei servizi. L'affluenza precipitosa in piccoli centri di provincia d'una enorme folla metropolitana crea imbarazzi non lievi di tutti i generi, obbliga a modificare e spostare la catena dei rifornimenti senza, peraltro, alleggerire troppo le città. Occorre, quindi, che l'allontanamento sia graduale, organizzato, volto verso opportune direzioni. Queste non debbono, cioè, essere dettate dal capriccio o dalla convenienza economica, sentimentale o... climatica dei singoli ma deve avvenire in base a criteri centrali ed a vaglio preventivo di ciò che si può ottenere spostando tali grandi masse ed irraggiandole in campagna. Il primo risultato, quindi, è l'autarchia alimentare delle famiglie trasferite. Ma ad essa se ne aggiungono altri, e non certo più trascurabili.

I servizi pubblici

Si verifica automaticamente, per esempio, di conseguenza, il decongestionamento dei servizi pubblici nelle grandi città. Il caso di emergenza porta ad un ritmo più veloce, non solo, nei traffici urbani ma alla necessità di sostituire con donne od invalidi alla prima linea il personale mancante perché richiamato. Va da sé che non è possibile ottenere nemmeno una sufficiente vita ridotta dei servizi pubblici e che occorre snellirli, cioè non sottoporli ad uno sforzo cui non potrebbero reggere. E così dicasi dei complessi servizi annuari e di tutti gli altri per i quali più crescono od urgono le richieste, più necessita nuovo personale che in caso di guerra è impossibile di trovare. In campagna, come si sa, tutto questo è ridotto a ben poca cosa; ciascuno provvede, o quasi, per se stesso e le comunità richiedono un ristretto uso di energia comune, in quanto i servizi stessi sono limitati.

Come, cioè, in caso di necessità lo stomaco si abitua a mangiare di meno, così la vita collettiva si adatta a pulsare meno frequentemente; si restringe, cioè, su un minimo di attività e lascia libera ogni energia per l'impiego più utile ed urgente alla Patria.

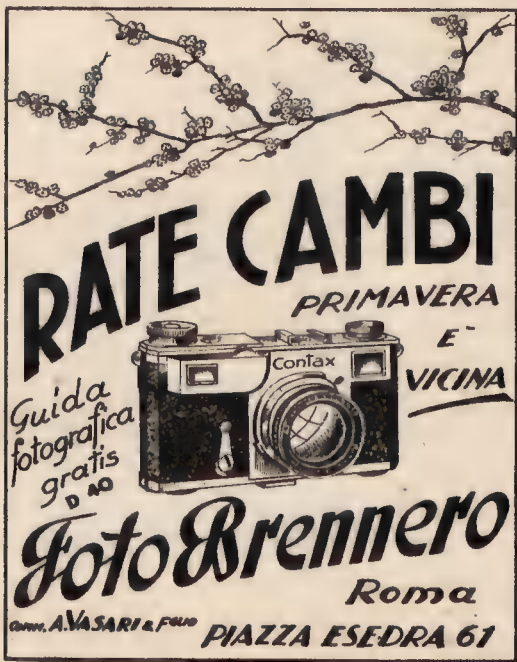
La disciplina necessaria

Ma per ottenere tutto questo occorre un profondo spirito di sacrificio da parte delle popolazioni ed una forte disciplina unitaria. In un suo recente discorso alla radio, il signor Reynaud ha ricordato una frase di Hitler: « I francesi sono un popolo bravo ma indisciplinato ». E non l'ha certo ricordata per confutare la definizione ma per sferzare i suoi concittadini. Secondo Hitler — continuava a riferire Reynaud — « i francesi non si pigheranno mai alle privazioni di una guerra lunga ». Si tratta quindi, di una valutazione psicologica di cui il premier francese non ha neanche cercato di sottovalutare l'importanza, al punto da bandirla come uno spettro per i suoi concittadini recalcitranti o di cattiva volontà.

Lunga o breve che possa essere la guerra, qualunque siano, cioè, le previsioni che si facciano, una cosa resta certa: l'assoluta necessità in cui si trovano i belligeranti di decurtare al massimo la loro popolazione urbana, stringendo i tempi della politica antiurbanistica da alcuni già inaugurata ed attuata da qualche anno. L'esodo fuori delle mura del capoluogo si è imposto come una necessità, meno dura se si riflette alla vita relativamente più facile — oltre che più sicura — che possono trovare i non combattenti, una volta alloggiati in campagna.

La Germania, nel suo quadro delle previsioni, aveva avvisato a questo problema, studiandolo in tutti i suoi particolari. Se ne trasse la conseguenza che l'irraggiamento d'una parte della popolazione urbana nel contado circostante alle grandi città veniva ad assolvere una funzione importantissima nella vita economica del Reich: aumento di produzione, diminuzione parallela di consumo e di mezzi umani e meccanici per provvedere ai rifornimenti ed alla loro distribuzione. E' questo l'aspetto nettamente civile che venne chiamato con opportuna parola lo « sfollamento ». Nato dalla minaccia aerea, anche se questa non dovesse avverarsi contro le popolazioni inermi, esso resterà sempre un elemento indispensabile della tecnica di guerra moderna nei confronti della massa cittadina, chiamata ad una dura prova di resistenza. Aver provveduto alla sistemazione organizzata di parecchi milioni complessivi di sfollati, per ragioni alimentari, significa aver prolungato la resistenza della Nazione d'un tempo che può divenire prezioso, in quel regime di blocchi e controblocchi che forma il perno della guerra economica.

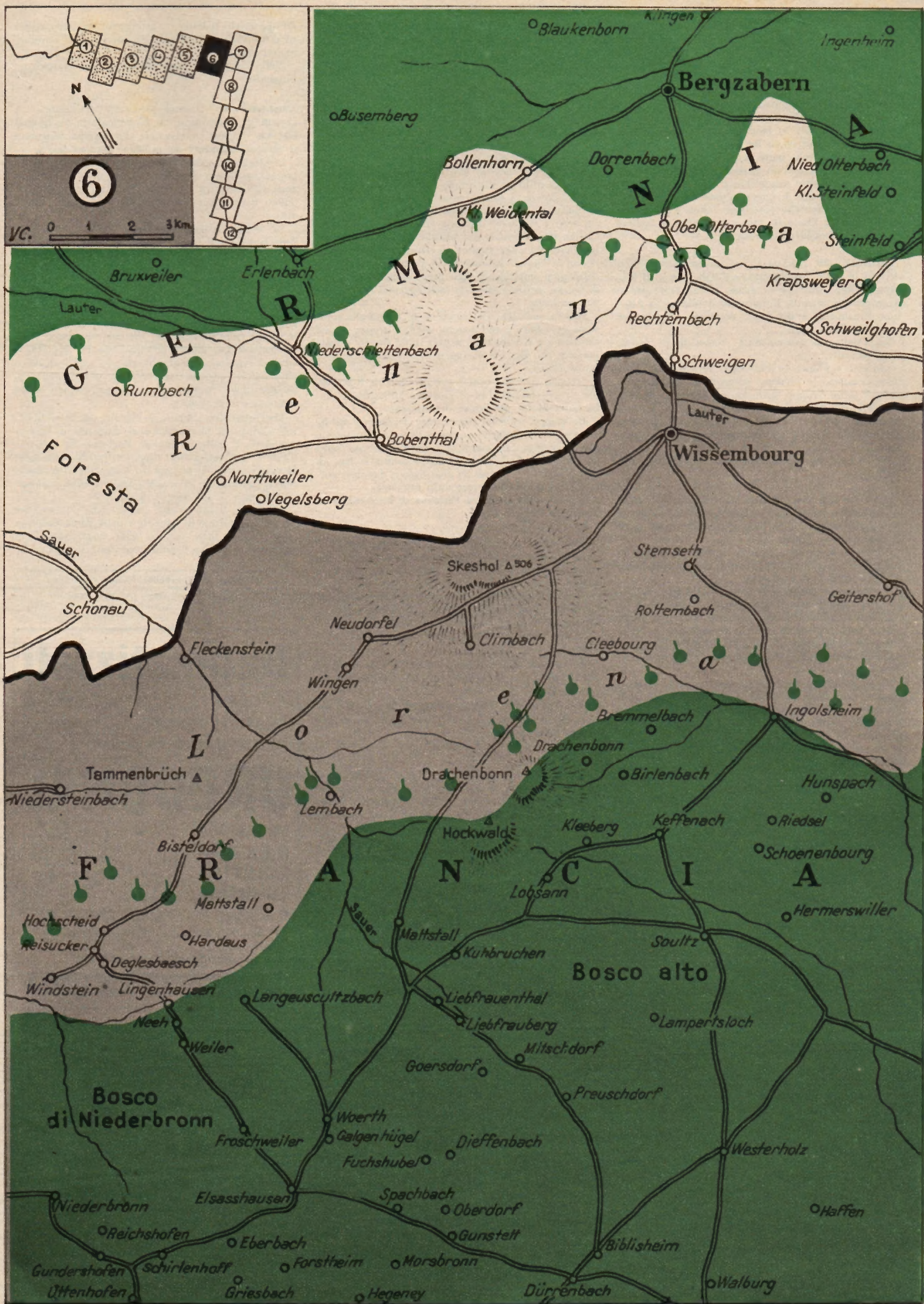
R. C.



RATE CAMBI
PRIMAVERA
E' VICINA

Guida fotografica gratis D. 40

FotoBrennero
Roma
Via A. VASARI & F. LEO
PIAZZA ESEDRA 61



CARTA DELLA FRONTE OCCIDENTALE A FOGLI SUCCESSIVI (FOGLIO N. 6)

CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

Domenica 28 Attività politica e diplomatica: L'Ambasciatore americano a Mosca, Stein Hardt, parte per una lunga licenza agli Stati Uniti.

Attività militare: In Norvegia, le truppe tedesche occupano Voss, ad est di Bergen: a Narvik continua il bombardamento da parte degli inglesi.

Secondo il comunicato germanico sono colpiti da bombe aeree quattro incrociatori e dieci navi trasporto britanniche: alcune di queste ultime sono affondate.

Altre forze tedesche procedono lungo le vallate di Gudbrandsdal e Osterdal, con il proposito di tagliare la ferrovia Donbås-Trondhjem.

Lunedì 29 Attività politica e diplomatica: Con decreto in corso l'Ambasciatore d'Italia presso il Vaticano, Dino Alfieri, è nominato ambasciatore presso il governo germanico. L'Ambasciatore Bernardo Attolico, attualmente a Berlino, è nominato ambasciatore presso la Santa Sede.

In Danimarca quarantamila tonnellate di cereali: sono requisite.

Attività militare: In Norvegia, proseguendo nella loro avanzata, le colonne germaniche raggiungono Støren. Altre truppe germaniche occupano Røros. Attacchi aerei germanici a Andalsnes e Molde. Le navi posamine inglesi *Hammond* e *Larwood*, tre navi trasporto germaniche e un sottomarino germanico sono affondate.

Le truppe norvegesi ripiegano a Numedal e a Hallingdal.

Martedì 30 Attività politica e diplomatica: Alla Camera dei Comuni, Chamberlain annuncia che farà dichiarazioni sulla situazione in Norvegia verso la fine della settimana.

La risposta sovietica circa la ripresa dei negoziati commerciali anglo-russi è dichiarata insufficiente negli ambienti economici di Londra.

La stampa francese si preoccupa in modo particolare dei rapporti italo-anglo-francesi.

Attività militare: In Norvegia le truppe tedesche, partite dalla regione di Oslo, si congiungono a Opdal con quelle provenienti da Trondhjem. Il Führer dirige un entusiastico ordine del giorno ai « Combattenti del fronte di Norvegia ».

Il comunicato britannico annuncia accaniti combattimenti nella zona di Dombas. I sottomarini inglesi *Tarpon* e *Sterlet* sono da considerarsi perduti. Sono affondate i piroscafi britannici *Bradman* e *Cape Sirotoko*.

Apparecchi inglesi bombardano la base di Fanebu presso Oslo.

M A G G I O

Mercoledì 1 Attività politica e diplomatica: In occasione della festa nazionale del lavoro il Ministro Hess parla agli operai delle Officine Krupp, esaltando la solidarietà sociale del popolo tedesco.

Circa il transito delle navi mercantili britanniche nel Mediterraneo, l'Ufficio Stampa del Foreign Office dirama la seguente nota:

« Si apprende dai circoli autorevoli che le dichiarazioni di italiani in posizioni responsabili e l'atteggiamento della stampa italiana sono stati recentemente di un carattere tale da rendere necessario al Governo britannico di prendere alcune precauzioni nei riguardi della navigazione mercantile inglese che transiterebbe normalmente attraverso il Mediterraneo. »

Il Governo inglese non intende però mantenere queste misure precauzionali più a lungo di quanto non sia necessario e spera che le circostanze ne permettano l'abrogazione in un prossimo futuro. »

Attività militare: In Norvegia forze norvegesi, riorganizzate nell'alta valle dell'Osterdal, iniziano un movimento controffensivo, rioccupando Røros e tentando di raggiungere Tinset. Combattimenti locali si svolgono nei monti fra Støren e Dombas, intorno a Dombas e fra la Driva, l'Orklan, il Glomma e il Gauldal. Le truppe germaniche avanzano da Bergen verso il nord.

Aerei tedeschi bombardano le posizioni anglo-francesi, mentre aerei inglesi bombardano l'aeroporto di Oslo.

Giovedì 2 Attività politica e diplomatica: Alla Camera dei Comuni, Chamberlain fa le annunciate dichiarazioni sulla situazione in Norvegia, ammettendo la sconfitta dei reparti inglesi sbarcati a

Andalsnes. Il primo ministro afferma che le perdite navali sofferte dalla Germania sono state molto rilevanti: 2 navi da battaglia certamente danneggiate e 3 probabilmente danneggiate; 4 incrociatori affondati; 11 torpediniere affondate e 5 sommergibili affondati oltre a molti trasporti.

Egli ha poi asserito che le perdite della Marina britannica nello stesso periodo sono state assai minori: 4 torpediniere; 3 sommergibili; 1 corvetta e 5 battelli affondati; 5 altre navi da guerra danneggiate da attacchi aerei e una nave di scorta affondata da un siluro. Chamberlain conclude dicendo che sono in corso talune operazioni e che sarebbe un errore mettere a repentaglio la vita di coloro che vi partecipano, con dichiarazioni imprudenti. Egli prega quindi la Camera di rinviare i commenti e le interrogazioni alla prossima settimana.

Attività militare: In Norvegia, di fronte alla pressione germanica e agli attacchi aerei, le truppe inglesi si ritirano e si imbarcano a Andalsnes, che è occupata dai tedeschi. Reparti norvegesi continuano a resistere presso Røros.

Secondo voci non confermate Re Haakon di Norvegia, la sua famiglia ed il Governo si sarebbero imbarcati a Molde per ignota destinazione.

Le truppe tedesche provenienti da Oslo e quelle provenienti da Bergen operano il loro congiungimento presso la linea ferroviaria Oslo-Bergen. L'arma aerea germanica continua la sua azione contro le basi di sbarco inglesi e colpisce un incrociatore, due navi portaerei e sette piroscafi mercantili britannici.

Si annuncia l'arrivo in Palestina di un contingente di truppe della Rodesia.

Venerdì 3 Attività politica e diplomatica: Si ha da Washington che il Presidente Roosevelt, alla conferenza dei rappresentanti della Stampa alla Casa Bianca, ha dichiarato che il Governo degli Stati Uniti si sforza, come sempre, di prevenire l'estensione del conflitto in Europa. Gli avvenimenti in Norvegia e il discorso di Chamberlain hanno suscitato vivissima impressione negli ambienti politici dell'America del Nord.

A Budapest si dedica molta attenzione alla tendenza manifestatasi in Jugoslavia per un riavvicinamento con la Russia.

Ad Alessandria d'Egitto giungono le squadre navali franco-inglesi. In Egitto sono prese importanti precauzioni militari.

Il Dottor Clodius è ricevuto dal re Boris di Bulgaria.

Attività Militare: In Norvegia, le truppe alleate si imbarcano anche a Namsos. A Narvik si svolgono combattimenti fra reparti inglesi e tedeschi. Apparecchi britannici attaccano aeroporti della Norvegia e della Danimarca, occupati dai tedeschi.

Si comunica da Berlino il seguente quadro delle perdite inflitte alle forze inglesi dal 9 aprile al 2 maggio:

Unità affondate o incendiate: 9 incrociatori; 9 cacciatorpediniere; 22 sottomarini; 23 navi trasporto; una nave dragamine; totale: 64 unità.

Unità gravemente danneggiate: 7 navi da battaglia; 14 incrociatori; 9 cacciatorpediniere; 3 navi portaerei; 38 navi trasporto; totale 71 unità. Il totale complessivo ammonta così a 135 unità.

D'altra parte l'Ammiragliato britannico comunica che l'aviazione navale inglese, incaricata di proteggere e appoggiare le forze britanniche di sbarco, ha distrutto

20 apparecchi tedeschi, 3 aerodromi, due navi cisterna e quattro navi trasporto. Sei equipaggi di aeroplani inglesi mancano.

Nello Skagerrak sono affondati due sottomarini britannici.

Sabato 4 Attività politica e diplomatica: A Londra gli avvenimenti in Norvegia rendono probabile un rimpasto ministeriale. La Stampa britannica si occupa largamente dei problemi mediterranei.

In Olanda si accentua la severità dei provvedimenti precauzionali per la salvaguardia della neutralità. Sono state arrestate venti persone. Tra le quali il deputato nazista Rost van Tonning ed alcuni comunisti.

La stampa italiana dà notizie dello spiegamento delle forze navali franco-inglesi nel Mediterraneo, dichiarando che se ciò dovesse significare l'inizio di velleità offensive di qualsiasi natura, la reazione italiana sarebbe pronta ed efficace.

Attività militare: Il comunicato germanico informa che a Nord di Narvik tentativi di attacco di forze alleate sono stati respinti, mentre a nord di Trondhjem le truppe tedesche si urtano alla sola resistenza di reparti norvegesi, alcuni dei quali hanno deposto le armi. L'aviazione tedesca ha colpito, danneggiato o affondato tre navi da trasporto, una nave da battaglia, tre incrociatori pesanti, due cacciatorpediniere e un sommergibile britannici.

Da Alessandria d'Egitto si informa che le forze navali alleate nel Mediterraneo si compongono di cinque navi da battaglia inglesi, due navi da battaglia francesi, sette incrociatori leggeri e quattro squadriglie da caccia inglesi. Il numero dei sommergibili è imprecisato. La maggior parte del naviglio sottile di superficie francese è nel Mediterraneo.

Sul fronte franco-tedesco attività delle due artiglierie nella regione della Mosella e della Blies. Colpo di mano tedesco nella regione della Sarre. Apparecchi germanici sorvolano il nord ovest della Francia.

Direttore Responsabile: Renato Camiglia

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tuminelli e C.
Città Universitaria - Roma

Reumatizzati

Fate
regolarmente
la vostra cura di

URODONAL

EVITERETE:
DOLORI
SCIATICA
EMICRANIA
OBESITA

Un
cucchiaino da caffè,
mattino e sera in un
po' d'acqua.

Presso tutte le farmacie

Aut. Pref. Milano - 5927 del 31-1-38

Produzione italiana

E' un Prodotto di Fama Mondiale

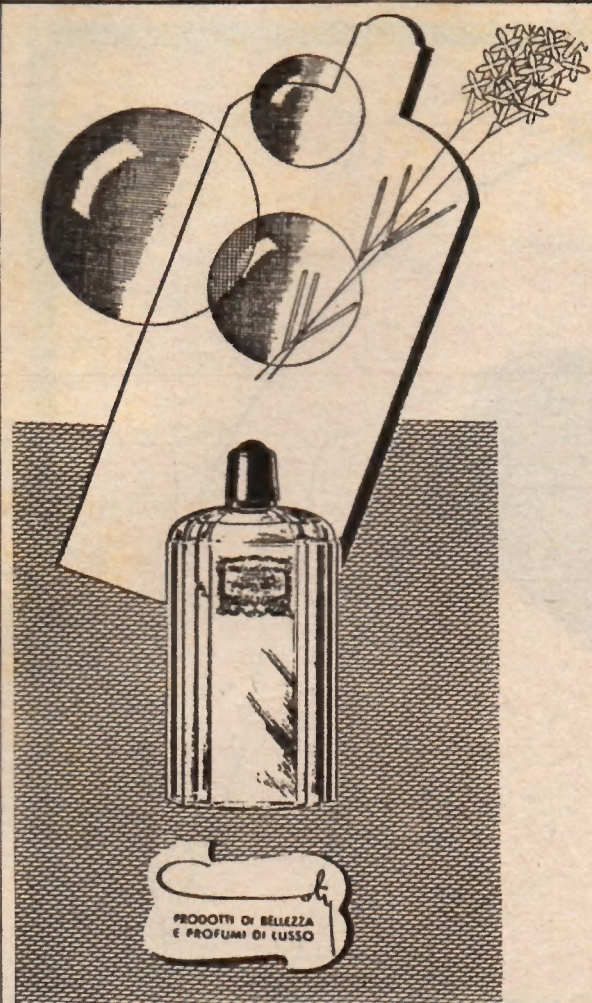


Primavera

Ora praticate l'igiene
interna con le

Compresse di Elmitolo

Pubb. Aut. Pref. Milano 14.4046



Un mazzo di fiori di lavanda in ogni goccia

Con l'Acqua di Lavanda Coty, voi portate
nella vostra casa la gentile soavità dei fiori
di lavanda fioriti sulle Alpi.

Più fresca e più odorosa, l'Acqua di Lavanda
Coty è diversa da ogni altra. Ne bastano
poche gocce per dare alla vostra persona
un senso di freschezza e un fine profumo che
dura a lungo, soave e gradito.

ACQUA DI LAVANDA

COTY

diversa da ogni altra

S. A. I. COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO

Film

SETTIMANALE DI CINEMATOGRAFO TEATRO E RADIO DIRETTO DA MINO DOLETTI

"è assolutamente il miglior giornale cinematografico che io conosca" Alessandro Korda

★ Esce il sabato in 12-16 e più pagine. ★ E' il più diffuso, il più ricco e informato giornale di spettacolo. ★ Pubblica romanzi e novelle dei massimi scrittori italiani e stranieri. ★ Ha la più vasta rete di corrispondenti specializzati in tutto il mondo. ★ Ha pubblicato le memorie e i ricordi artistici più interessanti: da Francesca Bertini ad Alberto Collo, a Charlot, a Rodolfo Valentino, a Isa Miranda a Umberto Melnati. ★ E' il giornale più riccamente illustrato. ★ Ha la collaborazione più vasta e più ricca di qualsiasi altro giornale italiano perchè, nell'intento di avvicinare sempre più la letteratura al cinematografo, pubblica scritti dei nostri massimi letterati. ★

Bandisce concorsi per attori e per soggetti.

ESCE IL SABATO E COSTA UNA LIRA

è, nel campo del giornalismo cinematografico e teatrale, qualche cosa di veramente nuovo

TUMMINELLI & C. EDITORI

CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

MA PUBBLICATO SCRITTI DI:

Vittorio Mussolini
Antonio Baldini
Felice Carena
Guello Civinini
Lucio D'Ambra
Ugo Ojetti
Marcello Piacentini
Romano Romanelli
Giuseppe Adami
Goffredo Alessandrini
Jane Allen
Ettore Alodoli
Corrado Alvaro
Eduardo Anton
Luigi Antonelli
Maurice Bessy
Ugo Betti
Alessandro Blasetti
Alessandro Bonsanti
Massimo Bontempelli
Henry Bordeaux
Aldo Borelli
C. Ludovico Bragaglia
Irene Bria
Diego Calicagno
Raffaele Calzini
Mario Camerini
G. Campanile-Mancini
Alan Campbell
Guido Cantini
Raffaele Carrieri
Alfredo Casella
Alberto Cavalcanti
Luigi Chiarini
Alberto Colantuoni

Alberto Consiglio
Attilio Crepas
Bruno Corra
Gabriellino d'Annunzio
Vito De Bellis
Alessandro De Stefani
Rosso di San Secondo
Marise Ferro
Luciano Folgore
Antonino Foschini
Arnaldo Fratelli
Luigi Freddi
Attilio Frescura
Marcello Gallian
Carmine Gallone
Valentino Gavi
Augusto Genina
Cipriano Giachetti
Guglielmo Giannini
Salvator Gotta
Mario Gromo
Ben Hecht
Ferenc Kormendi
Mario Labroca
Stefano Landi
Carlo Linati
Cesare Vico Lodovici
Maffio Maffii
Francesco Malgeri
Camillo Mastrocino
Vittorio Metz
Dimitri Mitropoulos
Bernardino Molinari
Indro Montanelli
Marino Moretti

Giovanni Mosca
Luigi Motta
Renata Mughini
Ada Negri
G. Gaspare Napolitano
Corrado Pavolini
Mario Pettinati
Mario Puccini
Lucio Ridenti
Enrico Rocca
Gino Rocca
Enrico Roma
Alberto Rossi
Carlo Salsa
Osvaldo Scaccia
G. V. Samplari
Bino Sanminiatielli
Francesco Saponi
Fabrizio Sarazani
Margherita Sarfatti
William Saroyan
Enrico Serretta
Lamberti Sorrentino
Alberto Spina
Guido Stacchini
Renato Tassinari
Bonaventura Tecchi
Fabio Tombari
Diego Valeri
Gino Valeri
Alessandro Varaldo
Franco Vellani-Dionisi
Carlo Veneziani
Orio Vergani
Geza Von Bolvary
Cesare Zavattini
Giuseppe Zucca

CASA DI PRIMO
ORDINE CON
TUTTE LE COMODITÀ
MODERNE

HOTEL

SAVOIA

ROMA

TELEFONO: 45-699
(5 LINEE)

E. CORBELLA propr.
TELEGRAMMI:
SAVOIAHOTEL - ROMA



"QUIRINALE" MILLE AGHI

Queste nuove calze vaporose, senza peso, quasi impalpabili, sono il fior fiore delle «Mille aghi», nei nuovi indovinatissimi colori «nube d'oro» e «bronzo»; le due tinte che conferiscono alle gambe femminili la snellezza e la giovinezza. Le calze «Quirinale» giudicate opera d'Arte, sono state ammesse alla prossima VII Triennale di Milano. Il loro prezzo è di L. 50 il paio. Per gentile concessione del loro creatore, alle lettrici e lettori di «Cronache della guerra», verranno consegnate, senza aumento di prezzo, in quell'artistico cofanetto porta-calze che eleva queste delicate guaine all'altezza di un graditissimo dono. Unico negozio di vendita in Italia: Soc. An. Franceschi, via Manzoni 16, Milano. Per riceverle fuori Milano basta inviare l'importo delle calze a mezzo vaglia postale o bancario, aggiungendo L. 1 ogni paio per le spese postali, e verranno consegnate a domicilio franco di ogni spesa il giorno successivo all'ordine.